Doctoraalscriptie (Universiteit van de Nederlandse Antillen)

Titel: DE LUCHTVAARTRECHTELIJKE RELATIE NEDERLANDSE ANTILLEN - NEDERLAND EN NEDERLANDSE ANTILLEN - VERENIGDE STATEN

Naam: AGUSTIN VROLIJK

Maart 1982

INHOUD | PAGINA

Inleiding

Dat een vliegtuig passagiers en vracht naar/van een ander land meeneemt/brengt is een recht dat aan haar maatschappij is toegekend. Het hangt af van het karakter van de vluchten (charter/geregelde vlucht) of men te maken heeft met een vergunning of een officiele bilaterale overeenkomst tussen de Staat vanwaar het vliegtuig thuishoort en de Staat waar het landt. Dit uitgaande van de souvereiniteitsgedachte artikel 1 van het Verdrag van Chicago van 1944. De routes die het vliegtuig vliegt hangen af van de mogelijkheden die er zijn en de financiële voordelen die hieraan verbonden zijn. Dus bij onderhandelingen op het gebied van luchtvaartzaken met andere Staten worden landsrechten tot economische subjecten gemaakt. Met twee landingspunten kan een route uitgestippeld worden. Een luchtvaartmaatschappij, meestal de nationale, wordt aangewezen om die route te bevliegen.
Wat de frequentie van die vluchten en de grootte van de vliegtuigen, die op deze route gebruikt worden betreft, moeten deze in de overeenkomst worden opgenomen. Men kan ook een regeling treffen t.a.v. de tarieven of prijzen die betaald moeten worden.

Als we luchtvervoer met andere taken van handel vergelijken, dan zien we dat luchtvervoer veel meer beperkt worden door de regelingen die de regeringen hebben getroffen gedurende de jaren van hun luchtvaartpolitiek. Meestal zijn de regelingen getroffen om de eigen luchtvaartmaatschappij(en) te beschermen.
Men kent de nationale luchtvaartmaatschappij vaak vele doelstellingen toe zoals:

1. Het dient als luchtbrug in geval van nood of militaire operaties.
2. Een vorm van openbaar vervoer (openbare dienst).
3. Men beschouwt de luchtvaartmaatschappij ook als een nationaal prestige (zoals vroeger het vlaggeschip).

Met de ontwikkeling van het luchtvervoer van vervoer voor zakenmensen en staatsautoriteiten naar massa-transport voor toeristen, is de nood-

zakelijkheid ook gegroeid om overeenkomsten tussen de Staten te sluiten op het gebied van luchtvaart. Bij onderhandelingen over de punten van de overeenkomst komt wel duidelijk naar voren welk politiek de betrokken partijen, landen, erop nahouden v.w.b. hun luchtvaart.

Deze beleidsvorm kan zijn:

'n Protectionistisch beleid: Er worden beperkingen opgelegd aan de overeen te komen punten.

'n Liberaal beleid : Men laat plaats over voor concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen.

Welk van deze twee beleidsvormen een regering voorstaat hangt af van:
a. De sterkte van haar nationale luchtvaartmaatschappij.
b. Haar onderhandelingspositie.

Heeft een staat een sterke luchtvaartmaatschappij dan kan hij zich concurrentie permitteren; heeft hij een maatschappij in ontwikkeling dan past hij nog veel restrictieve bepalingen toe.
Heeft een staat een sterke onderhandelingspositie dan kan hij meer bereiken en heeft hij een zwakke positie dan moet hij veel meer toestaan of afstaan.

Dat het beleid gewijzigd wordt kan ook samenhangen met zijn economische situatie, waarin het land zich bevindt.

Met het verwerven van de onafhankelijkheid hebben vele ex-kolonies ook gezien dat met luchtvaart vele mogelijkheden zijn om handel in de ruimste zin van het woord te drijven. Men heeft ook gemerkt dat met de Bermuda 1-overeenkomst (zie verderop) de mogelijkheid bestaat om zijn doel te bereiken met een eigen luchtvaartmaatschappij. Hoewel geen evenwicht hoeft te zijn bij de partijen en ze van tegengestelde eco-principes zijn, kan men toch samenwerken voor beider vooruitgang en dus zijn eigen mogelijkheden vergroten.

De luchtvaartpolitiek op de Nederlandse Antillen wordt enerzijds bepaalde door de Regering, anderzijds door de Regering in overleg met de luchtvaartmaatschappij, de ALM.
Een van de prioriteiten van de Regering is het aantrekken van toeristen (de tweede pijler van de Antilliaanse economie) waardoor er meer deviezen binnen komen. Van de andere kant moet de ALM als handelsbedrijf het voornaamste doel voor ogen hebben en dat is rendabel draaien.

De Nederlandse Antillen heeft vanaf 1957 een luchtvaartovereenkomst met de Verenigde Staten. Jaarlijks worden er honderdduizenden toeristen naar hier gevlogen, waarbij de ALM ook bij betrokken is. Ondanks dit groeiend verkeer heeft onze nationale luchtvaartmaatschappij slechts drie financieel goede jaren gehad tussen 1975 en 1978. Bovendien heeft zij ook al jaren een samenwerkingsovereenkomst met de KLM die al meer dan 50 jaar bestaat en naar alle delen van de wereld vliegt.

Wat voor luchtvaartpolitiek voert de Antilliaanse Regering?
Voert de Regering de juiste luchtvaart politiek t.o.v. de ALM of past de ALM wel in de politiek van de Antilliaanse Regering inzake luchtvaartaangelegenheden?

Wat volgt is een algemeen overzicht van de ontwikkeling van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten, de faktoren en instanties die van invloed zijn op de Antilliaanse luchtvaartpolitiek, de huidige situatie en slotopmerking.

Wat is luchtrecht?

Luchtrecht heeft aanknopingspunt met Privaatrecht, Staatsrecht, Strafrecht, Handelsrecht. Vele onderdelen van het Luchtrecht zijn ook vastgelegd in Internationale Verdragen.
Zo is de regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor het eerst vastgelegd in het Verdrag van Warschau van 1929. (zie 1933 Staatsblad 1923, 365 Trb. 1967, 93). Dit Verdrag is in 1955 gewijzigd bij het Protocol van Den Haag (Trb. 1967, 94) aangevuld met het Verdrag van Guadalajara in 1961, gewijzigd in 1971 bij het Protocol van Guatemala en in 1975 met de 4 Protocollen van Montreal. Het Protocol van Guatemala en de 4 Protocollen van Montreal zijn nog niet van kracht. Daarnaast hebben de luchtvaartmaatschappijen een overeenkomst gesloten met de CAB van de Verenigde Staten. Dit is de z. g. Montreal Overeenkomst van 1966, die alleen geldt voor het vervoer van passagiers naar en via de Verenigde Staten.
Het onderdeel dat valt onder het Strafrecht is geregeld bij het Verdrag van Tokyo van september 1963 betreffende strafbare feiten gepleegd aan boord van luchtvaartuigen (Trb. 1964, 115). Op 16 december 1970 werd een Verdrag gesloten ter bestrijding van het kapen van vliegtuigen. (Trb. 1971, 50). Bijna een jaar later werd te Montreal het Verdrag gesloten "ter bestrijding van onrechtmatige daden gericht tegen de veiligheid van de Burgerluchtvaart". Dit is het Sabotage-Verdrag. (Trb. 1971, 218).

Het eerste internationaal verdrag op het gebied van luchtvaart werd in 1919 gesloten te Parijs en werd toen geratificeerd door 32 staten. Hierin werd de volledige en uisluitende souvereiniteit van de staten over de lucht boven hun grondgebied erkend. Dit was ook de kern van het Verdrag van Chicago in 1944 (Trb. 1967, 201). Toen de luchtvaart al op gang begon te komen moesten toen ook enkele aspekten van het Handelsrecht vastgelegd worden. Dit leidde tot het Verdrag van Rome op 29 mei 1933 betreffende conservatoir beslag op luchtvaartuigen. Op 19 juni 1948 werd het Verdrag van Geneve gesloten "tot erkenning

van rechten op luchtvaartuigen" (Trb. 1963, 70). Deze verdragen kunnen, als en wanneer ze geratificeerd worden, rechtstreekse werking hebben (artt. 65,66 Grondwet) of in de verdragen kunnen clausules opgenomen zijn die aan de staten de verplichting opleggen om haar nationale wetten hieraan toe te passen.

Deze zijn enkele internationale verdragen die van invloed zijn geweest op de nationale wetgeving. Het luchtrecht bevat principes en normen zowel van het Internationaal Privaat- als Publiekrecht maar ook normen van het eigen recht vastgelegd in eigen bepalingen.

Op pagina 35 van hun boek International Air Law Vol. 1 geven de schrijvers als definitie dat Internationaal Luchtrecht is dat onderdeel van Internationaal Recht "which is a system of norm regulating relations between States in respect of the usage of air space for the purpose of maintaining international air services and ensuring their safety and security" (1).
Het voornaamste principe is dat elke staat souverein is over het gebied boven haar territoir.
In haar boek "Inleiding tot het Luchtrecht" schrijft Prof. Mr. DIEDERIKS-VERSCHOOR: "Het Luchtrecht is het samenstel van regelen welke het luchtruim beheersen en zijn te-nutte-making aan de luchtvaart" (t.a.v. 162).

De ontwikkeling voor Chicago 1944.

Tot 1919 was er geen luchtvaartverdrag dat van groot belang is geweest. Dat is wel te begrijpen daar het vliegtuig zelf pas in 1906 met haar "proefvluchten" begon. (2).
Wel waren er daarvoor vluchten met luchtballons uitgevoerd. Frankrijk en Duitsland sloten toen een verdrag voor internationale samenwerking op dit gebied uit veiligheids-overwegingen. Hoewel men in het begin wel voorstander was van een beperking van de souvereiniteit werd

onder invloed van de Eerste Wereldoorlog besloten dat elke staat volledig souverein moest zijn over de lucht boven haar grondgebied. Dit was al te lezen in het verdrag tussen Engeland en Frankrijk toen in 1919 de eerste geregelde vluchten begonnen tussen Londen en Parijs (3).
Het Verdrag van Parijs van 19 oktober 1919 heeft dan internationaal bepaald dat elke staat souverein was over de lucht boven haar grondgebied.

Na de Eerste Wereldoorlog ontstond er een hevige strijd tussen Eurcpese concurrenten, voornamelijk Frankrijk en Duitsland, en de Verenigde Staten in Latijns-Amerika.
Het ging hier om het uitvoeren van vluchten naar en in Latijns-Amerika door Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen; de bezorgdheid die de Verenigde Staten had was voor de veiligheid van het Panama-kanaal en de opkomst van de Pan-American Airways. De Amerikanen wilden het Monroe-leer toepassen: "America for the Americans".
Wie en wat op het Amerikaanse continent vervoerd moest worden, moest gebeuren door luchtvaartmaatschappijen die daar thuishoren.

Het Verdrag van Parijs werd in 1926 te Madrid gevolgd door het Ibero-Amerikaans Verdrag.
Dit was tot stand gekomen op uitnodiging van de Spaanse Regering, en de bepalingen van dit Verdrag werden ook erkend door de Zuid-Amerikaanse Staten. Een jaar later nam de Verenigde Staten het initiatief om in Havana, Cuba de "Pan American Convention on Commercial Aviation" te organiseren en moet gezien worden als een Westerse versie van het Verdrag van Parijs 1919.

In het Verdrag van Parijs werd een zekere vorm van vrije en onschuldige doortocht gegarandeerd aan individuele vluchten, maar niet aan geregelde luchtvaartdiensten.
Het Verdrag van Havana gaf wel te kennen dat men vrije en onschuldige doortocht wilde toekennen aan geregelde luchtvervoer.

Maar er is geen aanwijziging die kan aangeven dat de overheden dit werkelijk wilden toepassen.
Dat bleek wel uit het feit dat een haar later in 1928 de Verenigde Staten en Colombia de eerste bilaterale luchtvaart overeenkomst onderhandelen.

In het algemeen kan gezegd worden dat de luchtdiensten tussen de landen onderling beheerst werden door deze internationale verdragen.
Voor het exploiteren van geregelde luchtdiensten werd geeist, dat de toestemming van de betrokken Staten hiertoe verkregen was, als de Staten dan het uitvoeren van luchtvervoer afhankelijk hadden gesteld van een goedkeuring.
Voor het ongeregelde luchtvervoer had men nog geen speciale regels getroffen, omdat dit vervoer van nog geen beduidende betekenis was, maar men paste dan dezelfde bepalingen toe als op het geregelde luchtvervoer.
J.J. GOUDSMIT stelde dat deze vluchten dan nog in de vorm van taxi-vluchten werden uitgevoerd.

In de praktijk werd wel een vergunning vooraf geeist voor het uitvoeren van een vlucht. (4)

Het Verdrag van Chicago 1944

De State Department van de Verenigde Staten nodigde alle geallieerde en neutrale staten uit in november 1944 voor een Conventie in Chicago "to agree as tot the general principles governing international aviation".
Men wilde dus een internationale regeling treffen v.w.b. technische en economische aspekten van luchtvervoer.
Voor wat betreft de technische aspekten had men wel veel bereikt, maar economische problemen bleven onopgelost.
Alle voorafgaande Verdragen van Parijs 1919, Iber-Amerikaans 1926, en het Verdrag van Havana 1928 werden samengebracht in het Verdrag van Chicago.

Artikel I van het verdrag benadrukte nog eens de volledige en uitsluitende souvereiniteit van elke staat over de luchtruim boven haar territoir.
Hoewel op technisch gebied men groot succes had, konden de Staten op economisch gebied, n.l. ten aanzien van het toekennen van landingsrechten en de formule om tarieven vast te stellen, het niet met elkaar eens worden.
In de overwegingen van de preambule sprak men nog de wens "that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the bases of equality of oportunity and operated soundly and economically". (5)

Voor ons zijn hier slechts de artikelen 5 en 6 van deze conventie van belang. Dit in verband met het feit dat de bilaterale overeenkomsten allen opgebouwd en gesloten worden om deze twee artikelen in werking te doen stellen. Artikel 5 van het Verdrag van Chicago leest:
"Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting State being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit-non stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing.
Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccesible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo or mail for remuneration or hire on other than international air services, shall also, subject to the provisions of article 7 have the privilege of taking on or descharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable".(6)

Artikel 6:
No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Het artikel 5 geeft theoretisch grote vrijheid aan "non-scheduled air services", ongeregelde internationaal luchtvervoer.
Maar als het luchtvaartuig betrokken is bij het vervoer van passagiers, vracht of post "for renumeration or hire" (7) dan heeft het slechts een privelege om te laden of lossen welk privilege onderworpen is aan de Staat die het recht behoudt om regelingen te treffen, voorwaarden te stellen en beperkingen op te leggen die zij wenselijk acht.

De taal waarin dit artikel is gegoten laat aan de Staten dan ook een grote mate van vrijheid om het te interpreteren en of toe te passen.
Het hangt van hun luchtvaartpolitiek af hoe ze de bepalingen lezen.
Een van de motieven die J.J. GOUDSMIT aangeeft waarom er moelijkheden ontstonden was, dat enkele Staten beweerden dat niet vaststond wat men onder ongeregelde luchtvaart moest verstaan. Ze stelden dan dat alle luchtdiensten maar onder artikel 6 moesten vallen.

De meeste Staten hebben deze beperkingen zo ruim geinterpreteerd dat voor alle internationale chartervluchten een toestemming vooraf wordt vereist.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo or mail for remuneration or hire on other than international air services, shall also, subject to the provisions of article 7 have the privilege of taking on or descharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable".(6)

Artikel 6:
No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Het artikel 5 geeft theoretisch grote vrijheid aan "non-scheduled air services", ongeregelde internationaal luchtvervoer.
Maar als het luchtvaartuig betrokken is bij het vervoer van passagiers, vracht of post "for renumeration or hire" (7) dan heeft het slechts een privelege om te laden of lossen welk privilege onderworpen is aan de Staat die het recht behoudt om regelingen te treffen, voorwaarden te stellen en beperkingen op te leggen die zij wenselijk acht.

De taal waarin dit artikel is gegoten laat aan de Staten dan ook een grote mate van vrijheid om het te interpreteren en of toe te passen. Het hangt van hun luchtvaartpolitiek af hoe ze de bepalingen lezen. Een van de motieven die J.J. GOUDSMIT aangeeft waarom er moelijkheden ontstonden was, dat enkele Staten beweerden dat niet vaststond wat men onder ongeregelde luchtvaart moest verstaan. Ze stelden dan dat alle luchtdiensten maar onder artikel 6 moesten vallen.

De meeste Staten hebben deze beperkingen zo ruim geinterpreteerd dat voor alle internationale chartervluchten een toestemming vooraf wordt vereist.

Wat is geregeld en ongeregeld luchtvervoer?

Daar men bij de Conventie van Chicago het niet eens kon worden omtrent de definitie van geregeld of ongeregeld luchtvervoer kwam de ICAO (8) in 1952 met de volgende definitie voor geregeld luchtvervoer:
"A scheduled international air service is a series of flights that possesses all of the following characteristics:

1. it passes through the air-space of the territory of more than one State,
2. it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public,
3. it is operated so as to serve traffic between the same two or more points, either
   - according to a published time-table, or
   - with flights so regular or frequent that they constitute a recognizable sistematic series.

Maar voor ongeregeld luchtvervoer is geen definitie.

J.J. GOUDSMIT geeft een paar termen die dit vervoer aanduiden: taxivervoer, transport a la demande, transport non-regulier, chartertransport, non-scheduled transport.
Als definitie meent hij dat dit vervoer niet permanent wordt uitgevoerd op regelmatig terugkerende, volgens dienstregeling openbaar bekend gemaakte tijden, noch in het algemeen tegen de voor het geregelde vervoer geldende tarieven plaatsvindt; het ongeregelde vervoer wordt verricht door een niet bij het lijnvervoer betrokken speciaal vliegtuig. (9)
Er is wel een nieuwe definitie voor een chartervlucht ontstaan in de Verenigde Staten. " A charter trip means air transportation where the entire capacity of one or more aircrafts has been engaged for the movement of persons and their baggage or the movement of property, on a time, mileage or trip basis:
- by a person for his own use, or

- by a representative (or representatives acting jointly) of a group for the use of such groups (provided such representative(s) is not professionally engaged in the formation of groups for transportation or in the solicitation or sale of transportation services". (10)

Zoals we al eerder stelden, begonnen de chartervluchten pas goed na de Tweede Wereld Oorlog.
Er kwamen eigenlijk vele piloten en vliegtuigen vrij en er was een grote vraag naar luchttransport. Maar de gevestigde maatschappijen die in de oorlog ernstig beperkt werden, konden niet aan die vraag voldoen. Het is wel te begrijpen dat vooral in de Verenigde Staten de hele oorlog door de vliegtuigfabrieken en de trainingsscholen voor piloten op volle toeren hadden gedraaid.
Zij hadden na de oorlog dan ook het grootste surplus vliegtuigen.

In 1946 stelde de CAB dat de "uncertificated operators" slechts ongeregelde vluchten mochten organiseren die niets van een uniforme patroon of een regelmatige uitvoering konden hebben en zouden niet in directe concurrentie zijn met geregelde vluchten. Deze toestand ging later de positie van de Verenigde Staten dan ook bepalen bij het onderhandelen van luchtvaartovereenkomsten.

Met de groei van de concurrentiestrijd tussen ongeregelde en geregelde luchtdienst en de commentaren op het beleid van de Civil Aeronautics Board is deze laatste met een "alphabet game" begonnen. Dit "alphabet game" houdt allerlei soorten chartertours in. (11)

<u>De vijf Vrijheden</u>

Samen met het Verdrag van Chicago zijn ook twee overeenkomsten tot stand gekomen. Het zijn het International Air Services Transit Agreement en het International Air Transport Agreement. Het Verdrag

en de Agreements kunnen apart geratificeerd worden. In het International Air Services Transit Agreement is vastgelegd hoe nu de verschillende vluchten ingedeeld worden n.l. de vrijheden. Het Transit Agreement houdt in de volgende vrijheden:
1. het recht van vrij overvliegen zonder landing (12);
2. het recht om een technische landing te maken.

Het Transport Agreement geeft de volgende vrijheden:
a. De vrijheid om passagiers, post en goederen in eigen Staat aan boord genomen in een andere Staat uit te laten.
b. De vrijheid om passagiers, post en goederen ingenomen in een andere Staat naar eigen Staat te brengen.
c. De vrijheid om passagiers, post en goederen tussen twee vreemde Staten te vervoeren.

Bij de bilaterale luchtvaartovereenkomsten komt het bijna altijd voor dat het gaat om de frequentie van de vluchten voor wat betreft de derde en vierde vrijheid, die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen uitvoeren tussen de verdragsluitende Staten. Tot op heden zijn er slechts 12 Staten partij van het Transport Agreement waaronder Bolivia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, het Koninkrijk der Nederlanden en Paraguay.
Ze zijn geen van allen grote machten op het luchtvaartgebied.

Wat in het luchtverkeer problemen oplevert is de zogenaamde zesde vrijheid. Dit is de vrijheid om passagiers van een vreemde Staat aan boord te nemen en ze via je eigen Staat te vervoeren naar een andere Staat. Niet iedereen in de luchtvaartwereld is eens met de benaming van deze vrijheid want het houdt eigenlijk in de derde en vierde vrijheid. Vooral de Amerikanen menen dat het eigenlijk niet bestaat. In het probleem met de KLM in 1975 (zie regulation-periode) kwam dit sterk naar voren daar KLM teveel Amerikaanse passagiers naar Europa vervoerde.

Wat nogal met deze vrijheden samenhangt is het recht van cabotage, artikel 7 van het Verdrag van Chicago. Dit is het recht om het vervoer van passagiers, post en goederen binnen eigen territoir uitsluitend door de eigen luchtvaartmaatschappij te doen vervoeren. Wordt dit recht afgestaan aan buitenlandse maatschappijen dan mag er geen discriminatie worden toegepast.
Het Koninkrijk der Nederlanden past dit begrip ook toe op het vervoer tussen Nederland en de Nederlandse Antillen.
Er was zelfs sprake van "grand-cabotage" toen het vervoer ging van Amsterdam via Noord-Ierland naar Curacao met de KLM.
Het behouden van het cabotage-recht is slechts ter begunstiging van eigen nationale luchtvaartmaatschappijen.

DE IATA.

Het International Air Transport Association is in 1945 opgericht op Cuba. De leden van de IATA zijn luchtvaartmaatschappijen, die geregelde vluchten uitvoeren.
De IATA is een internationale handelvereniging maar met een tweeledig karakter: het is een partikuliere vereniging, maar ook met een semi-publiekrechtelijk kenmerk.
Haar leden zijn handelsbedrijven van de hele wereld die met elkaar concurreren. De semi-publiekrechtelijke eigenschap van de IATA ligt ten eerste in het feit dat bijna in all bilaterale luchtvervoer overeenkomsten de vaststelling van tarieven opgedragen wordt aan de IATA met de goedkeuring natuurlijk van de betrokken regeringen.
Ten tweede wat het karakter van de leden zelf betreft, heeft de IATA 115 leden. Van de 88 actieve leden zijn 39 geheel en 24, 50% of meer staatseigendom, 4 zijn meer dan 50% partikulier en 21 geheel partikulier eigendom. (13)
Indien zij meer dan 50% staatseigendom zijn, is wel te concluderen dat ze ook door de Staat gecontroleerd worden. (14)
De reden waarom de regeringen geneigd zijn om op het internationale transport enige mate van controle uit te oefenen is, dat zij het internationaal vervoer als een publieke dienst beschouwen.
Er is een beperkt aantal aanbieders maar een groot aantal vragers.

Om een geschikte en geregelde service aan het publiek te garanderen tegen een niet al te hoge prijs grijpt de overheid in om de prijs te regelen.

P.P.C. HAANAPPEL meent dat:" In an ideal situation Governments should instruct their national air carriers and through them IATA to charge the public international air fares and rates, which would allow the carriers to make a rate of return on investments, which is sufficient to attract new capital for the airline industry, but which is not so high that carriers would start making excessive profits at the expence of the public." (15)

Het voornaamste doel van de IATA is om tarieven, regels ten aanzien van de dienst, uniforme documenten en regels voor luchtvervoercontracten vast te stellen. (16)
De eerste opdracht aan de IATA voor het vaststellen van tarieven kwam bij de toepassing van het Bermuda I akkoord tussen de Verenigde Staten en Groot-Brittannie in 1946. Maar deze "fares and rates" moesten wel, voor ze toegepast werden, de goedkeuring van de Regeringen hebben. De latere bilaterale overeenkomsten hebben ook een clausule waarin is opgenomen dat aan de IATA opgedragen wordt de tarieven vast te stellen voor geregelde vluchten, maar weer dat slechts na goedkeuring van de Regering deze tarieven toegepast kunnen worden.
Het IATA-ratemaking systeem geldt dus slechts voor de geregelde luchtvaart. Voor ongeregelde luchtvaart geldt in het algemeen dat de tarieven vastgesteld worden door vraag en aanbod.
Het was zelfs zo dat de IATA in haar beleid chartervluchten uitgevoerd door haar leden zoveel mogelijk wilde beperken, maar dit bleek later niet meer houdbaar te zijn daar een vliegtuig voor een aantal chartervluchten kan worden gehuurd door een partikulier.

Handel een lid tegen de regels van de IATA dan kunnen de volgende straffen worden toegepast volgens artikel XII van de Provisions for the Regulation and Conduct of the IATA Traffic Conferences:

1. De commissie die de klacht heeft onderzocht maakt aan alle leden haar bevindingen bekend.
2. Het betrokken lid krijgt een reprimade.
3. Voor elke overtreding van een resolutie van de Traffic Conferences (17) een boete van niet hoger dan US$ 50.000.
4. Uitstoting uit de IATA.

Bij herhaling van de overtreding kan de straf verhoogd worden en zelfs gecombineerd tot over de US$ 100.000 artikel 16(a). Per jaar wordt tegen de US$ 3.000.000 aan boete opgelegd door de IATA. De boete wordt alleen aan de IATA betaald niet aan de geleadeerde luchtvaartmaatschappij.

De vaststelling van de tarieven in de bilaterale overeenkomsten kunnen expliciet gedelegeerd worden aan de IATA.
De vaststelling wordt ook wel toegelaten aan de luchtvaartmaatschappijen zelf die de vluchten zullen uitvoeren of de regeringen proberen overeen te komen over de hoogte van de tarieven. Wannneer dit niet lukt zal men het voorleggen aan een arbiter of aan de ICAO voor een oplossing.
Zolang men niet eens kan worden over de nieuw toe te passen tarieven zullen de oude van kracht blijven. De termijn waarbinnen een tarief gehandhaafd wordt hangt af van de economische situatie in de wereld. In de laatste jaren zijn de tarieven voor hoogstens een jaar vastgesteld met "seasonal variation" op de Noord Atlantische route.
De basis voor de vaststelling is gelegd in de bilaterale overeenkomsten zelf. Wat de IATA vaststelt zijn de minimum tarieven die economisch gezien op zo'n route gevraagd kunnen worden.
De IATA leden zullen hun diensten niet tegen een hogere prijs uitvoeren daar zij zichzelf zullen uitprijzen.
Daarom zouden deze tarieven dan ook de uniforme tarieven kunnen worden, maar het is niet verplciht deze tarieven toe te passen indien men lagere kan vragen.
In 1955 nam de jaarlijkse IATA algemene vergadering een resolutie aan waarin wijzigingen werden verboden in de overeengekomen IATA tarieven

en die goedgekeurd zijn door de regeringen. Deze wijzing kon slechts d.m.v. een Traffic Conference gebeuren. Maar welke regering zou een hoger tarief goedkeuren als passagiers ook tegen een lager tarief van en naar haar staat vervoerd kunnen worden?

Er zijn speciale en normale tarieven. Speciale tarieven zijn lager. De normale tarieven worden verdeeld in first-class en economy-class, waarbij first-class duurder is.

De IATA stelt niet alle tarieven tussen alle vliegpunten vast, maar
∠ de slechts tussen/meest bevlogen punten. En aan de hand van die vastgestelde regels (Resolution 0 14 A) kunnen de leden zelf de tarieven vaststellen voor de routes die zij bevliegen. (18)

Gedurende de laatste jaren is een stijgende tendens te bemerken in de tarieven van de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartindustrie ondervindt ook de gevolgen van de negatieve invloeden die inwerken op de wereld-eoconomie.

Volgens HAANAPPEL zijn op de Noord Atlantische route 3 periodes te onderscheiden als men de tarieven nagaat:

1. Van 1945 to 1960

In het begin van deze periode werd voornamelijk propeller vliegtuigen gebruikt. Langzamerhand ging men grotere vliegtuigen in dienst nemen waardoor de kosten minder werden en de tarieven ook lager. Van Amerikaanse zijde konden zij de vluchten goedkoper uitvoeren dan hun Europese concurrenten.

Natuurlijk waren de Amerikanen niet gelukkig met de IATA-regime daar de Amerikaan meer moest betalen dan nodig werd geacht en de concurrentie tussen Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen aan banden werd gelegd.

2. Van 1960 tot 1970

De propeller vliegtuigen werden vervangen door straal vliegtuigen waardoor de bedrijfskosten verminderd werden.

Van de andere kant veroorzaakte de invoering van deze nieuwe vliegtuigen een overcapaciteit waardoor de bedrijfsinkomsten toch nog negatief beinvloed werden doordat per vliegtuig relatief minder

vervoerd werd.
De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen wilden de tarieven verlagen om het gebruik van het luchtverkeer te intensieveren, terwijl de Europese maatschappijen juist een verhoging van de tarieven wilden. Dit leidde tot een ernstige ontevredenheid tussen de Civil Aeronautics Board en de IATA en Europese maatschappijen omdat de CAB de lage tarieven wilde blijven toepassen terwijl de tegenpartijen hoge tarieven wilden invoeren. Het was zo erg dat de Engelse regering dreigde de Amerikaanse maatschappijen van de Engelse luchthaven te weren. Langzamerhand moest CAB toegeven en de maatschappij mochten de Chandler tarieven toepassen. (19)
Nog geen jaar later werd een IATA conferentie gehouden in Montreal waarbij voor een "compromise fare package" de Chandler tarief met 50% werd verlaagd.
Wat aanleiding hiertoe was, was zeker dat de houding van de Amerikaanse autoriteiten ten opzichte van de chartervluchten soepeler werd waardoor meer ongeregeld gevlogen werd en deze chartervluchten-tarieven lager waren dan de IATA tarieven.

3. De periode van 1970

Met de invoering van wide-body jets (DC 10, Boeing 747, L 1011) ontstond weer een overcapaciteit. De luchtvaartmaatschappijen bleven niet gespaard van de andere problemen in de wereldeconomie. Naast onderbezetting en inflatie kwam de oliecrisis van 1973 die de genadeslag gaf waardoor de luchtvaartmaatschappijen met grote verliezen bleven rondvliegen.

In 1974 werden door Amerikaanse en Europese regeringen in Parijs geaccoordeerd dat "fares should be generally cost-related and capacity should be brought more closely into line with demand." (20)
De tarieven worden dan ook telken jare vastgesteld waarbij men natuurlijk de gebeuren rond de wereldeconomie scherp in de gaten houdt.

In 1978 bepaalde de CAB dat de procedures van de IATA Traffic Conference niet langer in belang van het publiek waren, en dat de anti-trust-wetten die op de IATA nooit van toepassing zijn geweest,

nu wel toegepast gaan worden. (21)
Dit zou van grote invloed zijn geweest voor vele luchtvaartmaatschappijen die Amerikaanse burgers vervoeren of welker vliegtuigen in het Amerikaanse grondgebied geland hebben, daar er geen onderlinge afspraken meer kunnen worden gemaakt, v.w.b. de tarieven.
De bedoeling van de CAB was dat door "free competition" de tarieven lager zouden komen te liggen dan die vastgesteld door het "IATA ratemaking macinery".

Enkele argumenten tegen de bedoeling van de CAB waren:

1. Er is geen alternatief systeem waarmee de IATA Traffic Conference vervangen kan worden.
2. De ontwikkelingslanden vrezen dat door het vervangen van het IATA-systeem de relatieve gelijkheid van vertegenwoordiging die hun maatschappijen genieten onder dit systeem ook zal vervallen en dat ze dan niet meer op gelijke voet kunnen meedoen met de landen die economisch en politiek machtiger zijn.
3. Door het vervangen van het IATA-systeem zullen er grote problemen ontstaan, zoals discriminatie en unfair concurrentie, wat niet ten goede zal komen aan de economische zwakke landen noch aan de consument.
4. De ontwikkelingslanden hebben geen expertise om de zaken, die opgedragen zijn aan de IATA zelf te regelen.

Daar de CAB zovele argumenten contra haar voorstel had ontvangen, besloot zij de immuniteit van het IATA-systeem voor de Anti-trust Law nog eens voor twee jaren te verlengen.
In Amerika, door Amerikaanse maatschappijen worden de IATA-tarieven niet toegepast. Dit omdat de IATA-tarieven van "buitenaf" worden vastgesteld, terwijl in Amerika de tarieven veelal tot standkomen door de concurrentiestrijd tussen de luchtvaartmaatschappijen.

De neergang van de IATA begon met de charter-revolutie want de chartermaatschappijen stellen hun eigen tarieven vast, wat natuurlijk veel lager zijn dan die van de IATA.

De maatschappijen die geregelde vluchten uitvoeren vragen om toch nog met de chartermaatschappijen te kunnen concurreren door lagere tarieven te mogen vragen dan oorspronkelijk vastgesteld door de IATA Traffic Conference.
Volgens berichten van de IATA zullen de tarieven deze zomer met 2o% omhoog moeten gaan. Maar dagelijks vliegen al 50 jumbo-jets leeg over de Atlantische Oceaan. Het zijn niet de tarieven die gevraagd worden die de oorzaak hiervan zijn, maar ze zitten in een vicieuze cirkel. De stijgende kosten moeten gedekt worden door lage inkomsten.

De Civil Aeronautics Board

De CAB is een orgaan van de Amerikaanse Regering, die ten doel heeft het luchtvaartbeleid te regelen.
Dat de CAB wel van betekenis is op het gebied van wereldluchtvaartpolitiek valt op te maken uit de opmerking van MAGDELENAT: "When the United States Civil Aeronautics Board sneezes, the entire aviation world catches the flu". (22)
Dat is ook af te leiden uit het feit dat de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen ongeveer 25% van het internationaal-luchtverkeer uitvoeren. De deskundigheid die de CAB ook heeft op het gebied van tarieven-vaststelling is groot, daar de Verenigde Staten een enorm binnelands luchtverkeer heeft.
Wat bij de CAB op de voorgrond staat is "the public's convenience and the necessity of air transport of persons and their goods ...." "..... the public is first, the industry is second". (23)
De CAB is dan ook altijd voorvechter geweest van lage tarieven. Hoe groot de macht van de CAB op het internationale luchtverkeer wel is, blijkt uit de gebeuren in 1966 rond de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder.

Onder het Warchau-verdrag bedraagt de hoogte van de aansprakelijkheid ca. US $ 10.000,- en onder het Haagse Protocol US $ 20.000,-
De Amerikaanse Regering weigerde het Haagse Protocol te ratificeren omdat het jaarlijkse inkomen in 1966 per Amerikaan ± US $ 13.000,- was.
De Regering stelde dat het onmogelijk moet zijn dat een luchtvervoerder een Amerikaan doodt en er vanaf komt met minder dan een jaarsalaris van het slachtoffer.

Toe er geen verandering kwam, dreigde de Amerikaanse Regering het Warchau-verdrag op te zeggen en de aansprakelijkheid te bepalen op US $ 100.000,-
Na moeilijke en nervueze onderhandelingen kwam men op het laatste moment tot een overeenkomst tussen de IATA-luchtvaartmaatschappijen en de CAB.
Men bepaalde de aansprakelijkheid op US $ 58.000,- (inbegrepen kosten voor juridische bijstand wordt het US $ 75.000,-) voor alle internationale vluchten met als vertrekpunt of punt van aankomst de Verenigde Staten of als een tussenlanding in dit gebied wordt uitgevoerd. De Montreal-overeenkomst geldt alleen voor passagiersvervoer. Tevens bepaalde de Montreal-overeenkomst dat de vervoerder geen beroep meer kon doen op de disculpatiegrond van artikel 20 van het verdrag van Warchau waardoor er een tendens naar een risicoaansprakelijkheid ontstond.
In het Protocol van Guatemala (1971) is deze risicoaansprakelijkheid uitdrukkelijk vastgesteld.
Waren de luchtvaartmaatschappijen niet accoord gegaan met het voorstel tot verhoging van de aansprakelijkheidslimiet, dan zouden ze in ongekende financiële problemen zijn geraakt, mocht er een ongeluk gebeuren op een vlucht die aanraking had men de Verenigde Staten. Ze zouden dan onbeperkt aansprakelijk zijn met het gevolg dat voor elk slachtoffer grote bedragen aan schadevergoeding betaald moest worden.

De CAB is het uitvoerend orgaan van het Amerikaanse luchtvaart-politiek.
Dit is allemaal vastgesteld bij de Civil Aviation Act van 1938 die later in 1958 opgenomen werd in de Federal Aviation Act.
Pas in 1972 kreeg de CAB nieuwe richtlijnen die toegepast zouden moeten worden ten aanzien van de tarieven.
Ten aanzien van binnenlands verkeer kan de CAB tarieven weigeren wanneer deze "unjust or unreasonable, or unduly discriminatory, or unduly preferential or unduly prejudicial" worden bevonden.
De Board heeft de macht dan zelf tarieven voor te schrijven.
Voor wat betreft internationale vluchten heeft de Board de bevoegdheid "to remove discriminatory tariffs".
De CAB kan dus tarieven, die gezamenlijk ingediend zijn door de IATA-leden afkeuren.
Na deze weigering kunnen de leden individueel tarieven insturen.
Tegen deze tarieven heeft de CAB weinig in te brengen, maar die kunnen wel aangetast worden door de Antitrust wetten. De toepassing van deze wetten valt onder de bevoegdheid van het Departement van Justitie.

In maart 1972 kreeg de CAB de bevoegdheid ook tarieven voor internationale vluchten te schorsen indien ze "unjust or unreasonble, or unjustly discriminatory, or unduly preferential, or unduly prejudicial" werden bevonden. (24)

Voordat de CAB een exploitatie-vergunning toekent aan een luchtvaartmaatschappij stelt zij dat deze maatschappij aan een aantal voorwaarden moet voldoen.
De voorwaarden waaraan de luchtvaartmaatschappij moet voldoen zijn:
1. fit
2. willing
3. able
4. de exploitatie van de vluchten moet in het algemeen belang zijn.

ad 1. Fit moet hier opgevat worden in de zin van 'voldoende veiligheid bieden aan de passagiers en financieel draagkrachtig zijn wanneer zij met het publiek handelt'.

ad 2. Willing om aan de eisen van de Federal Aviation Act te voldoen.

ad 3. Able om luchtvervoer uit te voeren. Dit kan nagegaan worden aan de hand van de financiele mogelijkheden, ervaring en leiding van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij.

ad 4. Is de exploitatie tegen het algemeen belang, dan wordt de vergunning geweigerd of de CAB kan voorwaarden stellen "required by the public interest".

De CAB baseert haar besluit dan op de gegevens die de Examiner heeft verzameld. Dus vooraf worden de luchtvaartmaatschappijen gekwalificeerd door de competente autoriteiten naar de bestaande wettelijke regelingen en die in zulke gevallen van toepassing zijn.

Daarbij wordt ook gekeken naar "substantial ownership" van de luchtvaartmaatschappij en "effective control" over de uit te voeren vluchten.
Wat charter-vluchten betreft geldt dit voor wet-lease. (25)
Voor dry-lease heeft de CAB geen bepaling en voor charter-vluchten stelt de CAB: "Carriers who contend that a wet-lease is not a charter, carry a heavy burden of showing that the owner of the aircraft will in fact surrender control to the lessee". (26)
Wet-lease door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen aan vreemden wordt slechts toegestaan als dit lease geen negatieve inwerking heeft op de concurrentie van andere Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, dus zeker niet om op de Amerikaanse markt vluchten uit te voeren. Tevens stelt de CAB dat de huur aan een bepaalde tijd gebonden moet zijn.
Dit alles zoals wordt gemeend uit vrees dat de vreemde luchtvaartmaatschappij slecht op papier bestaat, een exploitatie vergunning aanvraagt, deze verkrijgt en hem verhuurt aan een ander maatschappij.

Er zijn twee gevallen die noemenswaardig zijn, nl. het Air Jamaica Case en het ALM case.
In het Air Jamaica Case (27) werd de exploitatie vergunning toch toegekend, ofschoon Air Jamaica de "substantial ownership" en "effective control" - toetsing niet zou hebben doorstaan, op grond van "the reciprocal rights granted to PANAM and DELTA and Jamaica being a friendly and neighbouring Caribbean nation which only recently archieved its independence". (28)
Air Jamaica was slechts de samenwerking tussen de Britse BOAC en de BWIA van Trinidad.
De voorwaarde die gesteld werd was dat toch duidelijk aan of in het vliegtuig aangegeven moest worden wie de verantwoordelijke instantie was voor de vlucht zodat het publiek niet in verwarring werd gebracht.
De ALM case van juli 1968 was wel iets anders. (29)
De CAB stelde dat "the crux of the question is whether exclusive direction and control over and responsability for the leased aircraft and the crew and the operation performed there with will reside in ALM." (30)

Volgens de Examiner moet men nog rekening houden met:
1. De relatie ALM - KLM, zijnde beide Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die onder de Amerikaanse - Nederlandse bilaterale overeenkomst dezelfde routes bevliegen. Het staat niet in de overeenkomst dat ze dit voor elkaar zouden doen.
2. De joint-venture tussen ALM/KLM/VIASA/AVENSA. Deze maatschappijen zouden ook toestemming moeten vragen om deze vluchten voor ALM uit te voeren.
3. De fitness van de ALM. Volgens de Examiner was de ALM "not independantly fit, willing and able within the provision of the Act, to perform the foreign air transportation its proposes". Zij is slechts "fit, willing" en "able" dankzij de overeenkomst met KLM/VIASA/AVENSA.

4. Het beleid van Nederland om in samenwerking met de KLM een Antilliaanse luchtvaartmaatschappij op te richten.

Zijn voorstel was om de ALM toch een drie-jarige exploitatie-vergunning toe te kennen zodat de CAB na deze periode de onafhankelijkheidsproces van de ALM kon nagaan. De Examiner concludeerde: "In these circumstances, any contention that the relationships between ALM and KLM are exclusively the product of historical political relationships involving only policy matters between the Kingdom Government and the Netherlands Antilles Government is not persuasive".
Als opmerking hierop antwoordde WASSENBERGH: "In reality KLM voluntary cooperated in carrying out Government policy, in view of KLM's interest in the Netherlands Antilles and the advantages to KLM of the policy of the Government to promote Antillean air-services through cooperation between ALM and KLM." (31)
Bovendien moest volgens de CAB de KLM een "wet-lease permit" hebben om haar luchtvaartuig en bemanning aan ALM te verhuren omdat de controle van KLM op ALM op de route Nederlandse Antillen - New York "will be sufficient to cause it to be engaged in foreign air transportation on behalf of the ALM" en dat "KLM existing permit does not authorize the carrier to engage in air transportation on behalf of ALM." (32)
Bij de CAB leefde blijkbaar de vrees dat de exploitatie-vergunning die de ALM aanvroeg overgedragen zou worden aan de KLM en dat de ALM slechts een verlengstuk was van de KLM.
Het beleid van de CAB is veelal niet gebaseerd op geschreven regels.

De Bermuda Overeenkomst I

Vóór de Tweede Wereldoorlog waren er luchtvaartovereenkomsten gesloten tussen Regeringen, tussen Regering en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen of tussen luchtvaartmaatschappijen onderling.
Tijdens de Conferentie van Chicago in 1944 probeerde men op multilaterale basis tot een akkoord te komen voor wat betreft uitwisselen

van landingsrechten, maar men was er niet in geslaagd. Wel had men nu een model opgesteld, de "Standard Chicago Agreement". Aan de hand hiervan zou men de latere bilaterale luchtvaartovereenkomsten construeren. Echter dit model had geen al te grote succes geboekt.

Na beëindiging van de Conferentie van Chicago begonnen de Verenigde Staten en Groot Brittannie te overleggen over een eventuele luchtvaartovereenkomst. Dit leidde tot de Bermuda overeenkomst van februari 1946. (33)
Het is opmerkelijk dat juist deze twee partijen die het scherpst tegenover elkaar stonden op de Conferentie, deze overeenkomst hebben kunnen sluiten. De Amerikanen wilden volledige concurrentie op het gebied van luchtvervoer. De Engelsen wilden een internationaal orgaan dat alles zou coördineren en frequenties en tarieven zou vaststellen.

Dat beide landen deze standputnen hadden is wel te begrijpen. De Amerikaanse luchtvaart was al een hele tijd op volle gang in verband met de oorlog. Men had materiaal en personeel ter beschikking die, als de mogelijkheden niet groot waren, werkeloos zouden komen te staan. De Engelsen waren nog niet zover na vier jaren oorlog. De Engelse luchtvaart was wel in opkomst maar moest nog beschermd worden. Het resultaat van het overleg was dat beide landen iets weggaven van hun standpunten om tot een akkoord te komen. De Engelsen hielden niet meer vast aan het idee dat capaciteit en frequentie vooraf vastgesteld moesten worden en de Amerikanen verlieten het idee dat internationale tarieven zonder overheidscontrole vastgesteld zouden moeten worden. Met betrekking tot capaciteiten en frequenties werd bepaald dat er een systeem van ex post facto herziening zou zijn. (34) De capaciteit zal dus afhangen van de vraag van het publiek en maximalisatie van de winst. Maar wel met een "fair and equal opportunity for the carriers of the two nations to operate on any route between their respective territories". (35)

Zou er ontevredenheid ontstaan v.w.b. de capaciteit en frequenties van de vluchten dan kunnen de Regeringen hierover met elkaar overleg plegen.

Met betrekking to "rate-making" werd bepaald dat:
1. de tarieven ter goedkeuring voorgelegd zouden worden aan de Regeringen;
2. de vaststelling van tarieven opgedragen werd aan de IATA en dat de CAB deze tarieven voor een periode van een jaar zou goedkeuren. (36)

Wel was bepaald dat "fares and rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit and the rates charged by any other air carrier." (37)
In de Final Act werd de nadruk nog gelegd op het feit dat de voordelen van luchtvervoer ten goede moest komen aan de mensheid "at the cheapest rates consistent with sound economic principles."

In het kort samengevat hield de Bermuda I overeenkomst in:
1. Het luchtverkeer moet zijn het verkeer tussen het thuisland van de vervoerder en de landen van het eindpunt van het verkeer (derde en vierde vrijheid).
2. De gelegenheid om luchtverkeer te onderhouden met derde landen is een secundaire en beperkte privilege.
3. De capaciteit zal afgesteld worden op het verkeer genoemd in punt 1 met mogelijke uitbreiding met punt 2.
4. De controle op het ex post facto systeem kan plaatsvinden wanneer een partij in het uitoefenen van luchtverkeer genoemd onder punt 1 benadeeld wordt door de andere partij die de vijfde vrijheid (punt 2) uitoefent.

Dit ex post facto systeem laat wel wat vrijheid over aan de luchtvaartmaatschappijen om hun capaciteit tijdelijk zelf af te stellen aan de eisen van het verkeer op die routes, totdat het overleg alles officieel vastlegt.

Voor wat betreft de "fair and equal opportunity" kan men stellen dat beide landen geen "unfair trade practices" zouden toestaan en ze dit van te voren wilden uitsluiten.
Maar DOLD stelde dat "the fair and equal and opportunity clause in Bermuda I should be read as a principle of national treatment of foreign designated airlines and not as a capacity principle per se." (38). Dit na de redenering dat de ene staat de luchtvaartmaatschappij van de andere staat het gebruik van de beste faciliteiten die de eerste ter beschikking heeft niet kan ontnemen.
Het ging dus om de behandeling van de luchtvaartmaatschappij door de andere staat. De bedoeling was om preventief op te treden tegen eventuele discriminatie door de regering of de nationale luchtvaartmaatschappij tegen de buitenlandse maatschappij.

De capaciteit zelf werd niet beperkt voor wat betreft de derde en vierde vrijheid.
Voor wat betreft de vijfde vrijheid, is vastgesteld dat de capaciteit zal moeten geschieden "with the general principles of orderly development" en in verband staan met

a. traffic requirements between the country of origin and the countries of destinations;
b. the requirements of through airline operation, and
c. the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Hoe de verhouding tussen "primary" en "secondary justification" nu eigenlijk moest zijn werd niet vastgesteld. (39)
Wel heeft de Verenigde Staten in gevallen waar de "secondary justification" meer passagiers heeft dan "primary justification" gesteld dat zo'n route stopgezet wordt. (40)
A.E. LOWENFELD, onderhandelaar in luchtvaartzaken voor de Verenigde Staten heeft gesteld dat de bewoordingen van de clausules zijn "susceptible to misinterpretation", hij vindt ze "mystery" en "indeed they do not say very much of anything." (41)

En dit Bermuda I heeft als voorbeeld gestaan voor de vele andere luchtvaartovereenkomsten die de Verenigde Staten en Groot Brittannie later gesloten hadden met andere landen.
Enkele artikelen zijn identiek opgenomen in de overeenkomst die de Verenigde Staten met het Koninkrijk der Nederlanden heeft gesloten in 1957. Aan de resultaten van de Bermuda I is wel gebleken dat LOWENFELD in zijn stelling voor wat betreft de bewoordingen van de overeenkomst gelijk heeft gehad.

De Bermuda II

Door de scheef gegroeide verhoudingen tussen de Engelse en Amerikaanse luchtvaart heeft Groot Brittannie in juni 1976 besloten Bermuda I op te zeggen.
Lord Thomas E. Bridges gaf in zijn artikel "Bermuda II and after" de volgende redenen waarom Bermuda I heronderhandeld moest worden.

1. Het verdrag was verouderd. Met de toenemende problemen bleek het steeds onmogelijk om uit te gaan van de Bermuda I principes.
2. De afnemende voordelen in de luchtvaart na de crisis in het Midden Oosten, de stijging in brandstofkosten en de internationale recessie veroorzaakten grote problemen tussen 1974 en 1976 waardoor Groot Brittannie "experienced the use of capacity as the main competitive tool on the route."
   Bermuda I gaf geen duidelijk voorziening hieromtrent.
3. De voordelen voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen waren veel groter dan die behaald door de Britse maatschappijen op dezelfde routes. Het lag niet aan de efficiëntie maar meer aan de structuur van de routes, daar de Amerikaanse maatschappijen veel meer vijfde vrijheids-routes hadden, zowel vanuit London als vanuit Hong Kong.

Twaalf maanden later werd de Bermuda II getekend. In grote lijnen kan opgemerkt worden dat in deze nieuwe overeenkomst verbetering zijn gebracht ten aanzien van de volgende punten:
1. De teksten van wat vroeger tot onenigheid heeft geleid, zijn

nauwkeuriger geformuleerd, zoals de uitwisseling van specifieke landingsrechten, de mogelijkheden een of meer luchtvaartmaatschappijen voor een route aan te wijzen, de tarieven, charter- en vrachtvluchten.

2. Voorzieningen worden mogelijk om teveel capaciteit te beperken dan wel te controleren.
3. Vermeerdering van het aantal gateways in de Verenigde Staten. (Volledige reprociteit werd wel niet bereikt.)
4. Tarieven zullen vastgesteld worden "at the lowest level consistent with a high standard of safety and an adequate return to efficient airlines operating on the agreed routes" (43). Men moet ook rekening houden met "reasonable load factors."

Bermuda II artikel 2 begint ook met de "fair and equal opportunity to compete" voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. De overeenkomst probeert dit beginsel aan te passen aan de veranderde omstandigheden sinds 1946.
De "fair and equal opportunity to operate" van Bermuda I is in Bermuda "fair competition" geworden. (art. 2 Bermuda II).
Het gaat hier dus niet alleen om de gelegenheid, maar de actie, "to compete" zelf : dus de service die aangeboden wordt aan het publiek. Maar deze overeenkomst heeft een andere stroming teweeg gebracht.

Ontwikkelingen in de Amerikaanse luchtvaartpolitiek

Zoals al boven is gesteld heeft de Bermuda I als voorbeeld gestaan voor de vele bilaterale luchtvaartovereenkomsten die de Verenigde Staten en Groot Brittannië hebben gesloten na 1946. Sommige artikelen zijn zelfs zo letterlijk van Bermuda I overgenomen. Maar niet alle overeenkomsten die de Verenigde Staten heeft gesloten hebben voor de Verenigde Staten dezelfde vruchten afgeworpen. De Verenigde Staten heeft altijd de "free competition" voorgestaan en heeft de principes

van Bermuda I gebruikt om vijfde vrijheidsrechten te weigeren. Door de jaren heen kan men opmerken dat de Verenigde Staten beslist niet ingenomen is met de gedachte van capaciteitsbeperkingen op de internationale vluchten vooral wanneer zij meer te winnen heeft dan te verliezen.

Als men de grote lijn volgt in de Amerikaanse buitenlands luchtvaartpolitiek, kan men wel de volgende tendenzen zien gedurende de jaren.

a. Vóór de Tweede Wereldoorlog.

Het vliegtuig-industrie was in opkomst, het luchtverkeer begon te lopen maar met nog littekens van de crisis van 1932. De Amerikanen voerden een protectionistische politiek ten aanzien van hun luchtvaart.

b. Na de Tweede Wereldoorlog.

In de oorlog draaiden de vliegtuigfabrieken op volle toeren en de bemanning werd ook klaargemaakt. Toen de oorlog voorbij was, was er veel aanbod van het luchtvervoer en de vraag naar luchtvervoer van het Amerikaanse zijde was ook groot. De Amerikanen hadden efficiënter en nieuw materiaal vergeleken met de Europeanen en ijverden dus voor "free competition" en lage tarieven.

c. Na 1960: Regulation.

De stroom Amerikaanse reizigers bleef groeien maar ook van elders was het aanbod sterker toegenomen waardoor de Amerikaanse vliegtuigen zelfs minder vervoerden. Van de andere kant werden voor het merendeel de vliegtuigen in de Verenigde Staten gebouwd. De grote toestroom van buitenlandse maatschappijen naar de Amerikaanse markt, met het vijfde vrijheidsrecht waardoor het "equal exchange of economic benefits" beleid mislukte, en de weinig restrictieve regels van de CAB voor deze maatschappijen, de discriminerende houding van vreemde staats-

organen tegenover de Amerikaanse maatschappijen wekten het nationalist gevoel van de Amerikanen op. Hierdoor kwamen ze ertoe te stellen dat de Amerikaanse markt voor de Amerikaanse luchtvervoerders was. Ze gingen toen over om chartervluchten te stimuleren door eigen "supplemental carriers." Maar dit leidde tot overcapaciteit en grote verliezen voor de maatschappijen met geregelde vluchten. (44) Tevens deden de oliecrisis en verhoging van de brandstofprijs de Amerikanen overgaan tot beperken van capaciteit voor vijfde vrijheidsrechten zodat de inkomsten van de Amerikaanse maatschappijen weer in evenwicht konden komen met die van de buitenlandse maatschappijen.
De Verenigde Staten beschouwde het Amerikaanse luchtvervoer als "the property of the US flag carriers." "This property should be traded on a quid-pro-quo basis (a dollar for a dollar)." (45)
Daar de luchtvaartmaatschappijen bij de Staatskas gingen aankloppen voor subsidie greep de CAB op een onverwachte manier in.
A.F. LOWENFELD stelde: "and that the only language that is understood around the world is retaliation."
En deze "retaliation" kwam in de vorm van aanname van de Part 213 van de Economic Regulation of the Civil Aeronautics Board in 1974. (46)
Alle landingsvergunningen van vreemde luchtvaartmaatschappijen werden onderworpen aan een nieuwe voorwaarde: De vergunninghouder kan door CAB verzocht worden om zijn vluchtenschema van en naar de Verenigde Staten op te sturen, indien z'n regering maatregelen heeft genomen die "impairs limits, terminates or denies operating rights" die middels een bilaterale overeenkomst aan een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij zijn toegekend. Het ging hier dus om een contractbreuk en discriminatie door de andere partij.
Na opsturen van de vluchtenschema kon de CAB met opschorting of afkeuring door de President van de Verenigde Staten, de vergunninghouder berichten dat de diensten in strijd waren met bestaande wetten of het algmeen belang negatief aantasten. Zulke vluchten konden dus niet uitgevoerd worden of moesten stopgezet worden. Deze "Regulation" heeft een grote impact op de bilaterale luchtvaartovereenkomsten gehad; het houdt in een eenzijdige beoordeling en ingrijpen in de bepalingen van de bilaterale overeenkomsten, zonder dat de andere

partij gehoord is en zonder dat een onafhankelijk orgaan over de gerezen geschilpunten een uitspraak heeft gedaan. Dus was een contractbreuk geconstateerd, dan was de CAB gerechtigd unilateraal op te treden met haar sancties. Aan de CAB werd middels Part 213 (c) section 2 de bevoegdheid gegeven de principes van "fair and equal opportunity " van de Bermuda-type overeenkomsten te beoordelen.
De CAB kan dus nu unilateraal de capaciteit verminderen. Men kwam ook met de "Fly-US Flag" campagne wat zeker ook discriminerend was t.a.v. andere buitenlandse maatschappijen. De houding van de CAB t.a.v. chartervluchten genoodzaakte de IATA haar tarieven te verlagen om nog te kunnen concurreren op de Amerikaanse markt.

Maar dit alles hielp niet veel. Enkele overeenkomsten werden gesloten om kapaciteiten te verminderen maar toch bleef de situatie van de KLM als een doorn in het oog van de Amerikanen.
In 1957 sloten de Verenigde Staten en het Koninkrijk der Nederlanden een overeenkomst betreffende het toekennen van landingsrechten waarin ook het beginsel "equal opportunity" werd opgenomen.
Maar deze "equal opportunity" liep uit de hand want in 1974 vervoerde KLM 86% en PANAM 11% van de passagiers van en naar de Verenigde Staten. Na een onderzoek bleek dat de KLM of de regering van Nederland niets in de weg had gelegd dat op discriminatie leek en zelfs niets dat onder Part 213 viel, had gedaan maar steeds volgens de overeenkomst had gehandeld. En dat KLM de Amerikaanse passagiers niet slechts naar Nederland vervoerde maar zelfs naar alle grote steden van Europa. (47) Dat KLM daardoor meer vluchten kon uitvoeren dan dat nodig was voor het verkeer tussen Nederland en de Verenigde Staten met het gevolgd dat PANAM genoodzaakt was haar vluchten en capaciteit te verminderen waardoor KLM nog meer afpikte van PANAM.
Blijkbaar trokken de Nederlanders zich er niet veel van aan toen de Amerikanen hun grieven uitten v.w.b. deze situatie die leidde tot een "impairment of PANAM's operating rights."
Om de punt van de speer te verscherpen werd Part 213 geamandeerd. Naast "....action which impairs, limits, terminates or denies operating rights," volgde, "or otherwise denied or failed to prevent the denial

of in whole or in part the fair and equal opportunity to exercise the operating rights, provided for in such airtransport agreement, of any U.S. air carrier designated thereunder with respect to flight operations to, from, through, or over the territory of such foreign government." En toen werd de fout gevonden waardoor KLM meer vervoerde dan Amerikaanse maatschappijen: De Nederlandse regering "failed to prevent the impairment".
Dit amendement was dus strikt om de "fair and equal opportunity to excercise the operatin rights" te waarborgen.
Aan de CAB werd middels dit amendement de bevoegdheid gegeven de principes van "fair and equal opportunity" van de Bermuda-type overeenkomsten te beoordelen.

d. Deregulation

In de tweede helft van de jaren zeventig gingen er stemmen op voor een systeem van "free competition" op de Amerikaanse binnenlandse markt.
Alfred E. Kahn, die later onder President Carter voorzitter van de CAB werd, stelde dat het niet de concurrentie was die kostenverhogende verbeteringen, zoals propaganda, maaltijden, inflight intertainment had veroorzaakt, maar dat deze verbeteringen niet aan concurrentie met lagere kosten en alternatieven waren onderworpen.
Zou het niet beter zijn om economische regulering en kartelvorming te verlaten in het belang van het vrijere spel van prijzenconcurrentie? (48)
In oktober 1978 kwam de "Airline Deregulation Act" door het congres. Het was dus bedoeld om de luchttransport in de Verenigde Staten te dereguleren.
Voordien had de CAB de bevoegdheid om vele detailles van de werkzaamheden van luchtvaartmaatschappijen vooraf goed te keuren. (49)
Met dit "Airline Deregulation Act" was de Amerikaanse luchtvaartbeleid compleet gewijzigd:

1. Alle regelingen werden opgeheven.
2. Men ging over tot het promoveren van concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen.
3. Iedereen die zich "fit" voelde, werd toegelaten omdat de CAB zelf niet kan uitmaken wie wel en wie niet fit was.

De hoofdgedachte was wel "let the market decide who sinks and who swims" (50)
En daarvan dan ook het idee van de CAB om de immuniteit van de IATA t.a.v. de Anti-trust Laws op te heffen. (51)
Oude vliegtuigen werden gekocht en nieuwe maatschappijen opgericht.
Heeft "Deregulation" effect gehad?
Vóór 1977 was een prijzen- en tarieven controle, de routes waren min of meer bevroren, de bevrachting was 50 to 55%.
Er was slechts concurrentie in de verleende dienst niet in de prijs en dit leidde tot grote energie verkwisting.
In een jaar tijd gaf prijzenconcurrentie de volgende resultaten:
- 16% meer vervoer
- bevrachting 61%
- winst US $ 1 miljard
- ongeveer $ 2½ miljard gespaard door het publiek.

In 1979 nam het verkeer met 12% toe, bevrachtiging was 65% door de grote stijging van de brandstofprijs en de grote recessie was de winst slechts US $ 300 miljoen. (52)

Deregulation heeft dus tot gevolg gehad dat er efficiënter gewerkt is gaan worden en met winst.
Men had vrije toegang tot de markt en een flexibiliteit bij het vaststellen van de prijzen en de routes werden gestructureerd.
De negatiefste consequentie van Deregulation is wel dat de vluchten van en naar de kleine markten stopgezet werden, omdat ze niet zo winstgevend waren.

BRADLEY vond Deregulation maar partiele deregulering want er was geen vrijheid om de tarieven te verhogen en de toekenning van routes waren gebonden aan lagere tarieven.(53)
De volledige deregulering zou zover gaan dat de vliegtickets niet meer door reisagenten verkocht worden maar dat men deze tickets gewoon in een supermarket of kapperszaak zou kunnen kopen.
Dat door Deregulation een tarieven-oorlog is uitgebroken was te verwachten. En door de wereldrecessie en brandstofkosten-stijging werd langzamerhand duidelijk "who sinks and who swims".(53A)
En zijn er geen regelingen getroffen in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten gesloten met de Verenigde Staten, dan zullen de luchtvaartmaatschappijen van de andere landen die van en naar de Verenigde Staten vliegen het gevolg van deze oorlog ondervinden.
De tarieven van geregeld vervoer moeten dus aan een goedkeuring onderworpen worden van beide regeringen.
Maar wat ten aanzien van chartervervoer? Hier is weinig in te brengen want de charters beginnen in het land van de luchtvaartmaatschappij en zij bepalen zelfstandig de tarieven of beter nog ticket en verblijfkosten worden in een package verkocht.
Voor het uitvoeren van chartervluchten op de Nederlandse Antillen is "slechts" een landingsvergunning vereist. (54)

Volgens WASSENBERGH (55) is de Reagan-administratie niet zo happy met het toekennen van landingsrechten in de Verenigde Staten aan meer buitenlandse maatschappijen. De reden hiervoor is dat de Amerikaanse maatschappijen toch weleens discriminerende beperkingen worden opgelegd op de buitenlandse markten. Ze hebben wel de landingsrechten maar het is vnl. de vrije en soms gelijke toegang die ze niet krijgen.

Maar hoe moet de Administratie in deze Deregulation-situatie toch regels gaan vaststellen voor bepaalde maatschappijen wel en weer voor andere niet?

De Antilliaanse luchtvaartpolitiek

Om een beter inzicht te krijgen in hoe het komt dat de Antilliaanse luchtvaartzaken zo liggen moeten we eerst een blik terugwerpen. Daar de Nederlandse Antillen nog geen complete autonomie heeft van Nederland moeten we in de geschiedenis nagaan wat de luchtvaartpolitieke competentie van de Nederlandse Antillen wel is geweest.
Het luchtvaartbeleid van de Antilliaanse regering en het beleid van de luchtvaartmaatschappij zijn zeer nauw met elkaar verbonden. We zouden eigenlijk kunnen stellen dat het beleid actief uitgevoerd wordt door de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij. Daarom is het logisch dat we niet over de luchtvaartpolitiek kunnen praten als we niet de ALM erbij halen.

a. De luchtvaartpolitieke competentie van de Nederlandse Antillen

Bij het samenstellen van het Statuut in 1954 kwam ter discussie of luchtvaartpolitiek nu wel een koninkrijks - of landsaangelegenheid moest zijn.
Zou het een koninkrijksaangelegenheid zijn dan zou het dus door de Koninkrijksregering behartigd moeten worden, anders door de landsregering van het betrokken territoir. (Suriname of Nederlandse Antillen).
De partijen hadden een overeenstemming bereikt en in de artikelen 37 lid 2 sub f en artikel 54 van het Statuut werd het bereikte akkoord vastgelegd.
Artikel 37 lid 1 stelt dat de partijen in het Statuut zoveel mogelijk overleg plegen omtrent aangelegenheden waarbij de belangen aan twee hunner betrokken zijn.
Onder lid 2 sub f staat: "aangelegenheden, luchtvaart betreffende, waaronder begrepen het beleid inzake het ongeregelde luchtvervoer".

Artikel 54 lid 1 luidde:
"Als aangelegenheid van het Koninkrijk wordt mede beschouwd: Het stellen van voorwaarden voor deelneming aan, alsmede het verlenen en aanvragen van rechten voor geregeld luchtvervoer, voor zover dat niet is binnenlandse luchtvervoer door binnen het Koninkrijk gevestigde ondernemingen."
Artikel 2 stelde dat na afloop van een termijn van 10 jaar (na ondertekening van het Statuut) de Regering van de Nederlandse Antillen (of Suriname) een verklaring kan afleggen met aangegeven van gronden waarop deze bepalingen haar land benadeelt en dat zij deze bepaling (lid 1) wil doen vervallen.
Deze bepaling zou dan 2 jaar na aflegging van de verklaring buiten werking treden.
Inderdaad 10 jaar na afloop van het vastgelegde termijn, deponeerde de Antilliaanse Regering de verklaring ter griffie van de Staten General in Nederland. De Nederlandse Antillen had geen dag gewacht met het volgen van deze procedure.
Op 8 januari 1967 verviel dit artikel 54 van het Statuut en kon de Nederlandse Antillen haar luchtvaartbeleid zelfstandig bepalen.
Maar hiermee waren nog niet alle beperkingen uit de weg geruimd. Artikel 37 lid 1 wil dat de partijen "zoveel mogelijk overleg plegen omtrent alle aangelegenheden, waarbij belangen der landen of twee hunner zijn betrokken". En onder lid 2f staat "aangelegenheden, luchtvaart betreffende, waaronder begrepen het beleid inzake het ongeregelde luchtvervoer".
Dus de Koninkrijkspartners zullen elkaars belangen niet schaden bij onderhandelingen met derden. Maar wie stelt dat de belangen van de partners correleren? Of door rekening te houden met de belangen van haar partner haar eigen belangen niet ten achter gesteld worden? Zie hier al een beperking van de zelfstandigheid in het bepalen van het beleid.

Bovendien valt het sluiten van luchtvaartovereenkomsten met buitenlandse Regeringen nog steeds onder officiële aangelegenheden die onder Buitenlandse Zaken resorteren.
Het Statuut artikel 3 lid 1 sub b noemt Buitenlandse Betrekkingen ook een Koninkrijksaangelegenheden. De officiële contacten met de buitenlandse Regering moeten dus via de Minister van Buitenlandse Zaken in Den Haag geschieden.

Deze situatie kan ook als een veiligheidsklep gehanteerd worden als Nederlandse (KLM) belangen geschaad dreigen te worden.

Ondanks deze waarborgkleppen kan de Nederlandse Antillen een zelfstandig beleid voeren in de volgende gevallen:

a. De Antilliaanse Minister van Verkeer en Vervoer treedt op als vertegenwoordiger van het Koninkrijk. De overeenkomst wordt gesloten ten behoeve van de Nederlandse Antillen en de werking blijft beperkt tot het territoir van de Nederlandse Antillen.
b. Zowel Nederland als de Nederlandse Antillen benoemen een vertegenwoordiger voor de onderhandeling met de derde partij. De landingsrechten worden afzonderlijk onderhandeld voor Nederland en de Nederlandse Antillen.

Er zijn nog andere mogelijkheden buiten bilaterale overeenkomsten waarlangs de Antilliaanse Regering akkoorden t.a.v. luchtvaartaangelegenheden met andere Regeringen kan aangaan:

- Administratieve overeenkomsten:
  Deze zijn overeenkomsten geaccoordeerd door de directeuren van het betrokken Departement voor luchtvaartzaken.
  In zo'n overeenkomst kunnen andere zaken niet specifiek luchtvaart betreffende zoals belasting, vreemdelingen dienst, niet worden geregeld.
- De luchtvaartmaatschappij vraagt aan de buitenlandse Regering een "operating-permit". Dit is een vergunning om een route te bevliegen tussen twee plaatsen.
  Wel moet de luchtvaartmaatschappij een "letter of support" aan haar Regering tonen.

- De poolovereenkomst en joint-venture.
  Deze zijn overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen die gemeenschappelijk routes vliegen. (56)

Tot 1969 had het Koninkrijk der Nederlanden 67 bilaterale overeenkomsten gesloten met vreemde mogendheden. (57)
Van deze 67 hielden er 33 landingsrechten in op de Nederlandse Antillen. Dit bleek uit de routetabellen en het begrip "territoir" in de overeenkomst. Onder deze 33 landen waren er 10 in Zuid-Amerika, 6 in Europa en 3 in Afrika. Merkwaardig is wel te noemen het feit dat er landingsrechten zijn toegekend op de Nederlandse Antillen en niet een clausule in de overeenkomst werd opgenomen dat "een Antilliaanse luchtvaartmaatschappij in de toekomst" ook het recht werd toegekend op deze landen te vliegen op grond van het bereikte akkoord. (58)
Was het niet van belang of werden de Nederlandse Antillen in ruil gegeven voor meer rechten voor de door het Koninkrijk aan te wijzen luchtvaartmaatschappij, de KLM?
Men zou echter opnieuw gaan overleggen als een der partijen een ander dan de aangewezen luchtvaartmaatschappij de route wilde laten bevliegen. Men was er huiverig voor dat de Nederlandse maatschappij later deze routes zou overdragen aan een Antilliaanse maatschappij.
Vooral in Amerika vreesden de regeringen dat:
1. hun eigen regionaal vervoer hierdoor benadeeld zou worden.
2. de Antilliaanse maatschappij een "feeder-network" zou creeeren voor de Nederlandse maatschappij ten koste van andere intercontinentale luchtvaartmaatschappijen.

En opdat Nederland de belangen van haar luchtvaartmaatschappij niet wilde schaden, staat ze ook geen routes af aan de ALM. (59)

B. De Antilliaanse Luchtvaartmaatschappij N.V.

Wat zeer nauw betrokken is met de ontwikkeling van het luchtvaartbeleid van de Antilliaanse Regering is de luchtvaartmaatschappij, de ALM. Vanaf 1934 tot augustus 1964 werd de luchtverbinding tussen de

Nederlandse Antillen onderling en met de buitenwereld door de KLM onderhouden. (60)
Spoedig daarna vloog de KLM van de Nederlandse Antillen naar de Verenigde Staten, Costa Rica, Panama, Colombia, Venezuela en Suriname. De situatie bleef zo totdat na een studie de Regering en de KLM besloten om de Caribische devisie van de KLM om te zetten in een zelfstandige maatschappij. De ALM werd op 1 augustus 1964 opgericht en gezamenlijk "gerund" door de Antilliaanse Regering den de KLM. Per 1 januari 1969 nam de Regering 96% van de aandelen over en behield KLM 4% en een zetel in de raad van commissarissen. Tegen 1970 vloog de ALM behalve naar de eilanden van de Nederlandse Antillen ook naar Guyana, Suriname, Venezuela, Colombia, Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo, Haiti, Jamaica en Miami. Om haar te helpen de interinsulaire vluchten uit te voeren en tevens omdat deze vluchten grote verliesposten waren voor de maatschappij heeft de ALM begin 1981 de ABC Commuter Service N.V. opgericht. De meeste interinsulaire vluchten worden uitgevoerd met Twin-Otters.
Op de Bovenwinden vliegt de Windward Island Airways (Winair), die een dochteronderneming is van de ALM. Zij voert vluchten uit tussen Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius, Sint Croix en Sint Thomas en ook chartervluchten naar de omliggende eilanden. Op de routes die ALM vliegt in Zuid-Amerika (Venezuela en Colombia) hoeft zij niet zo te vrezen voor concurrentie daar in de overeenkomsten de capaciteiten zijn vastgesteld. Dit als gevolg van de protectionistische politiek t.a.v. landingsrechten die de Zuidamerikaanse landen voeren.
Waar een maatschappij niet in staat is de routes te vliegen maar dit wel wil doen, worden er royalties bedongen.
In 1980 zijn tussen de regeringen van Venezuela en die van de Nederlandse Antillen luchtvaartbesprekingen gevoerd en men is tot een akkoord gekomen inhoudende onder meer de volgende punten:

1. Een pool-overeenkomst tussen ALM/VIASA/AEROPOSTAL.
2. ALM mag 11 vluchten op Caracas uitvoeren per week (eerst was het 9).
3. Er zal een werkgroep ingesteld worden om te bestuderen hoe het

Europese toerisme met een "all inclusive package" naar de Antillen kan worden gebracht zonder afzuiging van het verkeer bestemd voor Venezuela.

Door de pool-overeenkomst worden de inkomsten, afkomstig van derde en vierde vrijheidsrechten, op basis van 60 - 40 verdeeld. De Venezolaanse maatschappij krijgt 60 en ALM 40. Dit zal zeker gebaseerd zijn op het feit dat Venezuela een grotere "traffic generating market" heeft dan de Nederlandse Antillen.

Het grootste probleem voor de ALM is de concurrentie die zij ondervindt op de Amerikaanse route, Miami - Nederlandse Antillen. In de "Bermuda-like" overeenkomst die het Koninkrijk der Nederlanden heeft gesloten met de Verenigde Staten in 1957 was geen algehele beperking v.w.b. de capaciteit, maar de CAB had de teugels wel in de handen. Het ging nogal goed totdat de Deregulation haar intrede deed in 1979. De concurrentie positie van de ALM bleek nogal slecht te zijn. De Amerikaanse maatschappijen vroegen behoorlijk lagere tarieven op dezelfde route Miami - Nederlandse Antillen. (61)
Hoewel in de bilaterale overeenkomst het "fair and equal opportunity"-beginsel was opgenomen bleek het mogelijk dat dit onder de Deregulation tot een "cut-throat competition" te kunnen leiden. (62)
In 1980 moest de ALM op de Amerikaanse markt concurreren met American Airlines en Eastern Airlines (63) elk met 7 vluchten per week, Capitol 5, Arrow Air 2 en Panam 1. Hoewel de laatste drie maatschappijen chartervluchten uitvoerden was de spoeling dun voor ALM. Des te meer daar ALM slechts naar Miami kan vliegen. Wel heeft ze landingsrechten in 5 andere te kiezen Amerikaanse plaatsen. Maar het ontbreekt haar aan materiaal, daar de vluchten dan non-stop gevlogen moeten worden volgens de Amerikaanse autoriteiten. Deze zijn onbereikbaar voor de DC-9-30 die de ALM nu heeft. Het vliegtuig zou overbelast zijn als zij met passagiers, bagage en brandstof zo'n lange afstand zou moeten afleggen.

De Samenwerking KLM - ALM

De ALM heeft een samenwerkingsovereenkomst met de KLM; dit is zowel op technisch als op administratief gebied. (64)
Sedert 1979 participeert ALM in de Midatlantische routes van KLM. Tot 1981 heeft deze participatie zich beperkt tot levering van ALM-cabine-personeel. Voor haar participatie ontving ALM in 1979 een vergoeding van Ned. fls. 200.000,= en in 1980 Ned. fls. 400.000,=. Maar deze samenwerking en de inkomsten die ALM op de Midatlantische routes verkreeg gaven niet weer de bedrijvigheid die op deze routes was. Deze samenwerking werd eind 1980 ernstig onder de loep genomen, daar de ALM tot een nieuw akkoord wilde komen met de KLM. Maar KLM voelde er niet veel voor om een voor ALM voordeliger akkoord te sluiten op deze lucratieve route-sector. De ALM werd toen door de Antilliaanse Regering opgedragen om uit te zien naar andere maatschappijen voor samenwerking op de Midatlantische routes. (65) De Minister van Verkeer en Vervoer stelde zelfs "dat de ALM zich al tien jaar door de KLM aan een lijntje had laten houden." (66) Hierdoor waren verschillende andere mogelijkheden voor de ALM verloren gegaan waardoor haar overlevingskansen groter zouden zijn.
De voorstellen van de ALM voor een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de KLM waren:

a. De levering door ALM van cabine- en cockpitpersoneel op de KLM-Midatlantische routes naar ratio van de helft van het aandeel van het reizigersvervoer van en naar de Antillen in het totale reizigersvervoer op deze routes.
b. Het gebruik van ALM - identifikatie vormen op deze routes (zoals het beschilderen van een KLM DC-10 in ALM-kleuren).
c. De hoogte van een z.g. participatievergoeding van KLM aan ALM als compensatie voor ALM's aanloop kosten bij het opzetten van de dienstverlening aan en de identifikatie op de Midatlantische routes.
d. Uitwerking van de mogelijkheden voor de uitgroei van de ALM -

participatie op deze routes tot een volwaardige joint-venture of pool-overeenkomst.

e. Een regeling treffen t.a.v. de vijfde vrijheidsrecht van en naar de Antillen op de Midatlantische routes; het gaat vooral om de routesegmenten waar de KLM een concurrent is voor de ALM zoals Trinidad-Antillen, Panama-Antillen, Caracas-Antillen.

Zoals hierboven al gesteld heeft de ALM al jaren een nauwe samenwerking met KLM. Dat er samenwerking is tussen twee of meer luchtvaartmaatschappijen is zeer gewenst vooral in deze moeilijke periode. Samenwerking tussen een grote goed ontwikkelde luchtvaartmaatschappij en een ontwikkelende luchtvaartmaatschappij is des te meer toe te juichen. Deze samenwerking kan juist bijdragen dat

1. de nodige landingsrechten worden verkregen en behouden;
2. politieke restricties worden vermeden die anders wel toegepast zouden worden;
3. inkomsten die van de gevlogen routes worden verkregen naar ieders aandeel worden verdeeld;
4. de kosten worden verdeeld en verminderd en de efficiëntie wordt verhoogd.

Wel is het niet mogelijk te spreken van werkelijke samenwerking wanneer de grote maatschappij op dezelfde route concurreert met de kleine. Dat ALM na jaren samenwerken nog steeds regionaal blijft rondvliegen met grote financiële problemen, is wel een teken dat deze wederzijdse steun niet op de juiste wijze plaatsvindt.
Dat de KLM blijft doorvliegen op de routes die ALM ook kan bestrijken en hierdoor concurreert met de ALM geeft ons de indruk dat de KLM de ALM niet als een volwaardige partner beschouwt. Toen de Antilliaanse Minister van Verkeer en Vervoer dan, terecht, de concurrerende vluchten van de KLM op de Nederlandse Antillen verbood stelde de Nederlands Staatssecretaris: "De Nederlandse ontwikkelingshulp zal steeds geconditioneerd worden aan volledige marktbescherming voor exclusieve landingsrechten van de KLM" (67)

Als de samenwerking moet uitmonden in een situatie waarin alles ten dienste moet staan aan de belangen van de KLM en alles waarop de ALM geografisch meer recht zou moeten hebben opgeofferd moet worden of als te veel druk wordt uitgeoefend dan stellen we dat zo'n wijze van samenwerking niet ten doel heeft de ALM te helpen op haar eigen benen te staan, noch om wederzijdse belangen te behartigen. Het is niet mogelijk noch wenselijk de Nederlandse Antillen nog lang als tussen-station door de KLM te laten gebruiken voor haar Midden- en Zuidamerikaanse routes van en naar Europa, zonder een gelijke tegenwaarde in ruil te geven of als de ALM zelf die routes kan bevliegen. Volgens gegevens van de KLM werd in 1978/1979 40.000 passagiers op het Westelijk Halfrond vervoerd waarvan 22.000 via Curacao en Aruba. Er zijn geen gegevens waaraan men kan zien hoeveel passagiers door de ALM van elders naar hier zijn gebracht om van hieruit met de KLM naar Europa te vliegen.
Het is ook merkwaardig te constateren dat al in 1956 het Koninkrijk der Nederlanden een luchtvaartovereenkomst heeft lopen met de Bondsrepubliek Duitsland. (68)
Merkwaardig omdat de luchtvaart overeenkomst al meer dan 20 jaar loopt zonder dat het toeristenverkeer van Duitsland naar de Nederlandse Antillen daardwerkelijk is gepromoveerd geworden.
De Antilliaanse Regering heeft in 1976 de International Caribbean Tourist maatschappij opgericht met het doel vooral het Europese toerisme naar de Nederlandse Antillen te bevorderen. Er werd in West-Duitsland een groot promotie campagne opgezet. Een Duitse chartermaatschappij zou de passagiers overvliegen naar de Nederlandse Antillen. Toen alles geregeld was kon dankzij de druk die KLM, samen met de VIASA van Venezuela en de Nederlandse Regering op de Regering van de Nederlandse Antillen uitoefenden slechts 2 van deze chartervluchten uitgevoerd worden. De andere geplande vluchten moesten stopgezet worden. De ICT werd voor meer dan 2 miljoen aangesproken in Duitsland. En dit was ook weer een bewijs dat de Nederlandse Antillen haar eigen luchtvaartbeleid niet kan uitstippelen.

Het recht van cabotage dat tussen Nederland en de Nederlandse Antillen nog steeds gehuldigd wordt, komt de Nederlandse Antillen niet ten goede. De nogal hoge tarieven die op de route Nederland-Nederlandse Antillen gevraagd worden door de KLM stimuleert het Europese toerisme niet naar de Antillen. Op grond van het cabotagerecht mag slechts KLM de passagiers van Nederland naar hier brengen en KLM maakt dan ook gretig gebruik van haar monopolie-positie. Terwijl de Nederlandse bewindslieden telkens beloven iets aan de tarieven te gaan doen, verklaart de Minister van Antilliaanse Zaken dat voorlopig dit niet het geval zal zijn omdat dit een van de grootste inkomstenbron voor de KLM is.

Hoewel de KLM en de ALM samenwerken heeft deze samenwerking niet altijd de vruchten afgeworpen die ALM verwacht heeft. Ze wordt geduld zolang zij geen gevaar begint te worden voor de dominerende positie van de KLM. Europese chartervluchten worden niet geduld uit vrees dat hierdoor KLM haar tarieven zou moeten verlagen.
We kunnen stellen dat het Antilliaanse luchtvaartbeleid onder druk staat van de belangen van de KLM. Daar waar de belangen van de KLM eindigen, begint de eigenlijke Antilliaanse luchtvaartpolitiek tot Europa.

De luchtovereenkomsten en daarna.

De kern van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten is het gedeelte dat zich bezighoudt met toekenning en/of exploitatie en regeling van de wederzijdse aangeboden rechten. Hier is ook van belang de routebeschrijving en de vaststelling van de maatschappij die het vervoer mag uitvoeren en de capaciteit, dus het aantal stoelen per vliegtuig op de routes tussen de verdrag sluitende partijen.
Zoals al eerder gezegd, worden landingsrechten als economische subjecten behandeld. De partijen zullen dus bij hun onderhandelingen erop toezien dat zij in termen van marktwaarde krijgen wat zij aan elkaar toestaan.
Volgens F. LOY hangt de marktwaarde van zo'n landingsrecht af van:

a. Het soort verkeer dat tussen partijen, Staten, plaatsvindt. (derde, vierde, vijfde, of zesde vrijheid)
b. Het aan elke luchtvaartmaatschappij toebedeeld aandeel van de markt (50 - 50 of 60-40).
   Dit hangt af van de onderhandelingspositie, de marktgrootte.
c. Het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht die op die route(s) vervoerd worden.

Daarna moeten de belangrijkheid van het verkeer, het aantal en de hoeveelheid in geld omgezet worden. (69)
Dit wordt dan de economische waarde die landingsrechten hebben en die ook op de onderhandelingstafels komen en uitgewisseld, verhandeld, worden.

Het voornaamste bilaterale luchtovereenkomst voor de Nederlandse Antillen is wel die van 1957 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Noord-Amerika.
Zoals we al eerder hebben gesteld, vormde de Bermuda I overeenkomst de blauwdruk voor de latere bilaterale luchtvaartovereenkomsten en zo is het hier ook het geval geweest. Maar in tegenstelling tot Groot-Brittannië in 1945, voerde een van de partijen, het Koninkrijk der Nederlanden, een liberale luchtvaartpolitiek. Het Nederlands beleid was en is nog steeds gebasseerd op het feit dat Nederland een transitohaven is van haar continentale of intercontinentale bestemmingen. De Antilliaanse regering begon in die jaren het toerisme echt te promoveren onder druk van de dreigende werkeloosheid in verband met de automatisering van de olieraffinaderijen. Deze beide gebieden hebben een kleine "traffic generating market". Nederland heeft een relatief te grote luchtvaartmaatschappij en de Nederlandse Antillen had toen nog geen luchtvaartmaatschappij, maar wilde wel zo graag toeristen hebben. Aan de andere kant zat de Verenigde Staten met een grote "traffic generating marktet" maar had ook haar eigen luchtvaartmaatschappijen die ze zoveel mogelijk wilde beschermen.

Deze twee partijen kwamen aan tafel en sloten op 3 april 1957 de luchtvaartovereenkomst. Tractenblad 53 1957.

- 47 -

De luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten

Het doel van de overeenkomst is de luchtverbinding te stimuleren tussen de genoemde gebieden. In artikel 1 van de Overeenkomst onder de letter D staat dat onder de term "air service" zal worden verstaan ieder geregelde luchtdienst uitgevoerd door een luchtvaartuig voor het openbaar vervoer van personen, vracht en post. Hier spreekt men niet over ongeregeld vervoer of chartervluchten. Zoals al eerder opgemerkt zijn de chartervluchten goed opgang gekomen rond de jaren '60.
In artikel 2 staan de vier vrijheden opgenomen die in deze overeenkomst de verdragsluitende partijen elkaar toekennen. Maar van deze rechten kunnen geen gebruik worden gemaakt zonder dat een Staat de vereiste vergunning heeft afgegeven.
Artikel 3 stelt dan ook dat de luchtdienst op een specifieke route op een gegeven ogenblik uitgevoerd kan worden, nadat de vergunning van de andere verdragsluitende Staat is verkregen. Deze vergunning moet zonder onnodig uitstel verleend worden, met dien verstande dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) moet(en) voldoen aan de bestaande wetten en voorschriften. Artikel 4 bepaalt dat elke partij het recht behoudt om rechten in artikel 3 genoemd niet toe te kennen dan wel in te trekken in geval :

1. dat niet tot haar genoegen is gebleken dat het overwegende eigendomsrecht (substantial ownership) en het eigenlijke toezicht (effective control) van die maatschappij in handen is van onderdanen van de andere verdragsluitende Staat.
2. Dat de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de wetten en voorschriften van artikel 5. Dit artikel betreft regelingen voor luchtvaartuigen, bemanning, passagiers en vracht.
3. Dat de luchtvaartmaatschappij of de Regering die haar aanwijst niet voldoet aan haar verplichtingen of de voorwaarden waaronder de rechten zijn toegekend niet nakomt.

Voor wat betreft punt 1 kunnen we ons herinneren dat de CAB in 1969

"substantial ownership" en "effective control" in de ALM-case toepaste om aan te tonen dat het aan de ALM toegekende landingsrecht ten goede zal komen aan de KLM.

A. Eerlijke en gelijke kansen

De artikelen 8 en 9 gaan over het uitvoeren van de vluchten. Artikel 8 zegt: "there shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route covered by this agreement." Onder "operate" zou men kunnen verstaan het gebruik maken van de faciliteiten in het gebied van de andere verdragsluitende partij, dus geen discriminatie van de ene maatschappij boven de ander. Men ziet later dat "to operate" vervangen wordt door "to compete" in het Protocol van 1978 tussen Nederland en de Verenigde Staten. Artikel 9: Bij het uitvoeren van de luchtdienst door de maatschappijen zal met de belangen van de maatschappijen van de andere partij rekening gehouden worden zodat de diensten die de laatste op dezelfde routes uitoefent niet onnodig benadeeld worden.
Mijn mening is dat dit artikel twee kanten heeft, indien toegepast door de regering van de Nederlandse Antillen. Ten eerste kan de regering, in dit geval de ALM, een beroep doen op dit artikel wanneer een Amerikaanse maatschappij grotere of beter uitgeruste vliegtuigen op de routes die de ALM ook vliegt gaat gebruiken. Van de andere kant remt dit artikel de mogelijke ontwikkelingen en uitbreidingen daar de kleine maatschappij gauw "unduly" wordt geaffecteerd. Vooral een maatschappij die niet tegen concurrentie opgewassen is zal gauw hierop een beroep doen.

B. Capaciteit.

Artikel 10 lid 1 stelt dat de luchtdiensten in nauw verband moeten staan met de eisen van het publiek voor zulke diensten. De verhoging van 7 vluchten per week met een bezetting van 60% naar 14 vluchten per week zal wel in strijd zijn met dit eerste lid.

Lid 2: Partijen gaan ervan uit dat hun primaire doel blijft het verzorgen van capaciteit om te voldoen aan de vraag tussen het land welks nationaliteit de luchtvaartmaatschappij heeft en de landen van eindbestemming van het verkeer. Het recht om op deze diensten internationaal verkeer aan boord te nemen of uit te laten dat afkomstig is van derde landen op de route-sector van deze overeenkomst zal geschieden volgens algemene principes van orderlijke ontwikkeling van de verdragsluitende Staten en de capaciteit zal afhangen van:

a. De verkeerseisen tussen het land van herkomst en de landen van uiteindelijke bestemming van het verkeer.
b. De eisen van lange afstanddiensten.
c. De verkeerseisen van het gebied waardoor de luchtvaartmaatschappij rekening gaat houden met lokale en regionale diensten.

In 1969 werden in Washington besprekingen gevoerd tussen vertegenwoordigers van de Amerikaanse Regering en die van het Koninkrijk. Deze besprekingen werden gevoerd rond het bovengenoemd artikel 10. Behalve dat de overeenkomst de capaciteit op de vijfde vrijheid vaststelt zijn partijen er over eens dat het hiergenoemde verkeer is al het verkeer dat noch haar begin noch haar eindbestemming in het land welks nationaliteit het vervoerende vliegtuig heeft. Wat ook onder dit artikel valt is de zesde vrijheid: het vervoer van passagiers, vracht en post tussen twee staten via je eigen staat (met een mogelijke stop-over van twaalf uur of meer in je eigen staat).

C. Tarieven

De tarieven zullen redelijk zijn, waarbij rekening gehouden wordt met alle ter zake dienende faktoren, zoals exploitatiekosten, een redelijke winst, tarieven die door andere maatschappijen worden gevraagd als ook eigenschappen die iedere dienst heeft. Wel moet de vaststelling geschieden in overeenstemming met de volgende punten:

1. De te vragen tarieven moeten ter goedkeuring gelegd worden aan de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen.

2. Elk tarief, voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij, moet 30 dagen voor de invoering, ingediend zijn bij de luchtvaartautoriteiten van beide partijen. Dus men kan hieruit opmaken dat beide partijen de tarieven moeten goedkeuren. Deze periode kan met instemming van beide partijen verminderd worden.
3. Tarieven in IATA-conferenties totstand gekomen en die betrekking hebben op de Verenigde Staten zullen ter goedkeuring gelegd worden aan de CAB (zolang de CAB de IATA Traffic Conferences goedkeurt). Dit in verband met de Anti-trust wetten. Bovengenoemde tarieven kunnen ook ter goedkeuring gelegd worden aan de luchtvaartautoriteiten van het Koninkrijk.

Verder zijn partijen overeengekomen dat:

a. indien partijen binnen redelijke tijd niet tot een akkoord kunnen komen over een specifieke tariefovereenkomst of de IATA niet in staat is over een tarief overeenstemming te bereiken,
b. indien geen IATA-tarief van toepassing is,
c. indien een van de partijen zijn goedkeuring intrekt of weigert voor het IATA-tarief,

de volgende punten van toepassing zijn:

1. De luchtvaartautoriteiten zullen waken dat tarieven die voorgesteld worden door hun luchtvaartmaatschappijen niet toegepast gaan worden indien naar hun oordeel die tarieven onbillijk of oneconomisch zijn.

De partij die niet akkoord kan gaan met het voorgestelde tarief moet dit binnen 15 dagen te kennen geven aan de andere partij.

2. De partijen zullen dan proberen tot een akkoord te komen v.w.b. het juiste tarief.
3. Als partijen binnen 30 dagen niet tot een akkoord zijn gekomen zal het voorgestelde tarief ingaan in afwachting van beslechting van het geschil door een scheidgerecht bestaande uit 3 rechters (art. 13), tenzij luchtvaartautoriteiten van de staat van de luchtvaartmaatschappij een opschorting beter achten.
4. De staat die niet akkoord kan gaan met het voorgestelde tarief

kan maatregelen treffen die zij nodig acht om de inzetting of voortzetting van de dienst tegen het gewraakte tarief te voorkomen.

D. Schedule

(Een) Amerikaanse luchtvaartmaatschappij(en) zal (zullen) gerechtigd zijn de luchtdienst te onderhouden op elk van de aangegeven routes via tussenliggende punten om geregeld te landen in het Koninkrijk der Nederlanden in de volgende aangegeven plaatsen:

1. Van de Verenigde Staten via tussenliggende punten in Amsterdam en verderop.
2. Van de Verenigde Staten en/of de Kanaal Zone via tussenliggende punten in Aruba, Curacao, Sint Maarten, Paramaribo en verderop.

De Nederlandse luchtvaartmaatschappij(en) mag (mogen):

1. van Nederland via Groot Brittannië, Ierland, New Foundland en Azoren naar New York.
2. Van Nederland via Groot Brittannië, Ierland, IJsland, Groenland, New Foundland, Azoren, Montreal naar Houston.
3. Van de Nederlandse Antillen via Ciudad Trujillo (Sto. Domingo), Port au Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, Havana naar Miami.
4. Van de Nederlandse Antillen naar New York.

Punten op de routes kunnen ongebruikt gelaten worden.

Resumerend kunnen we stellen dat in 1957 de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen 6 landingsplaatsen kregen in vier verschillende gebieden nml.: Europa (Amsterdam), Zuid-Amerika (Paramaribo), Oost-Caribisch gebied (Sint Maarten) en Zuid-Caribisch gebied (Aruba en Curacao). Vanuit deze punten kunnen de Amerikaanse maatschappijen naar verdergelegen landen vliegen (vijfde vrijheidsrechten uitoefenen). Het Koninkrijk heeft 3 landingsplaatsen toegewezen gekregen, nml. New York, Houston en Miami.
Opmerkelijk is wel dat het niet mogelijk werd gemaakt om van Paramaribo naar de Verenigde Staten te vliegen.

Of de Nederlandse maatschappij nog landingsrechten krijgt op de route naar de Verenigde Staten is geen garantie die de Verenigde Staten kan geven. Dit moet apart onderhandeld worden met de regering van het betrokken land of eiland.
In 1969 heeft de Nederlandse Antillen nog landingsrechten gekregen in San Juan (Puerto Rico) en Chicago.
Nederland heeft ook het recht gekregen om van Montreal naar New York en van Houston naar Mexico City te vliegen.
Na de moeilijkheden rond de vluchten van KLM naar Europa in 1975 (part 213) kwamen Nederland en de Verenigde Staten in 1978 tot een nieuw akkoord: Het Protocol van 1978.
Dit Protocol was slechts van toepassing tussen Nederland en de Verenigde Staten, maar in de Memorandum of Consultations staat: "Although the attached Protocol concerns only North Atlantic international air transportation, the representatives of the Netherlands Antilles indicated that they accept in principle the provisions of the Protocol, and they would be prepared to subscribe formally to these provisions subject to outcome of further discussions with regard to routes between the United States and the Netherlands Antilles."

In hoofdlijnen houdt dit Protocol in:
1. Elke partij zal vrij zijn om te bepalen welk type dienst zijn aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen uitvoeren.
2. Waar er landingsrechten op internationale routesegmenten bestaan, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij deze routes zonder beperking v.w.b. wisselen van type of aantal vliegtuigen uitvoeren.
3. Elke partij kent charterrechten toe aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met of zonder stop-overs buiten het gebied van de contracterende partijen, of met transitoverkeer voor punten verder dan de andere partij. (zesde vrijheid)
4. Elke partij zal de andere partij "a fair opportunity to compete" toestaan. Partijen zullen rekening houden met elkaars belangen "as not to affect unduly the opportunity for the airlines of

each party to offer the services covered by the Agreement and this Protocol."

5. Geen beperking van volume, frequentie of voertuig-type.
6. De luchtvaartmaatschappijen zullen in staat worden gesteld het publiek een variatie van mogelijkheden aan te bieden tegen de laagste tarieven en prijzen die wel niet discriminerend of "predatory" zijn om later een monopolie-positie te creëren.
7. Vaststelling van tarieven en prijzen gebaseerd op commerciële overwegingen wordt overgelaten aan de luchtvaartmaatschappijen. De regeringen zullen er toezien dat er geen discriminatoire of "predatory"-praktijken plaatsvinden, dat de consument beschermd wordt tegen monopolie-machten en de luchtvaartmaatschappijen beschermen tegen prijzen van andere maatschappijen die kunstmatig laag gehouden worden d.m.v. directe of indirecte subsidies van de overheid.
8. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij die van plan is chartervluchten uit te voeren in het gebied van de andere partij zal aan de bestaande regels van die partij moeten voldoen.

De Overeenkomst is niet helemaal opzij gezet, maar is voor een groot deel gewijzigd en aangepast aan de situatie van de Verenigde Staten en van Nederland. Nederland heeft toen ook nog een landingsrecht bijgekregen n.l. in Los Angeles en een nog te kiezen plaats. Vanaf april 1981 is Atlanta in Georgia gekozen.

In 1980 is een Protocol ter wijziging van de Overeenkomst van 1957 tot stand gekomen tussen de Regering van de Nederlandse Antillen en die van de Verenigde Staten. Dit Protocol is echter nog niet ondertekend. De hoofdpunten zijn:

a. De Amerikaanse Regering staat meer landingsrechten toe aan de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij. Wel moet er non-stop gevlogen worden in het Amerikaanse grondgebied.
b. De luchtvaartmaatschappijen mogen naar eigen inzicht en vermogen de tarieven toepassen totdat ze wederzijds door de regeringen worden afgekeurd.

c. Een moratorium is vastgesteld t.a.v. de Miami-Antillen route: tot 1983 mag slechts een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij op deze route vliegen.

Wel is de clausule blijven bestaan dat Amerikaanse maatschappijen ongelimiteerd van andere gateways in de Verenigde Staten met of zonder tussenlanding in het Amerikaanse grondgebied naar de Antillen mogen vliegen.

Dit allemaal als uitvloeisel van de liberale luchtvaartpolitiek van de Antilliaanse Regering. Hoewel het Protocol nog niet is ondertekend zijn de bepalingen onder a en c al in werking. Men wil een open-sky policy voeren waarbij men het toerisme voor ogen heeft. Dat met dit policy de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij benadeeld wordt, is wel te begrijpen: ze moet concurreren met grotere en beter uitgeruste maatschappijen.
De landingsrechten in andere steden dan Miami zijn slechts papierenrechten gebleven, omdat de ALM nog geen materiaal heeft om deze vluchten uit te voeren. De chartermaatschappijen voeren vaak het "hit and run policy"; ze hebben bovendien slechts een landingsvergunning nodig.
Het hele jaar door vliegt de ALM de Miami-Antillen route soms met verliezen in het laagseizoen. Wanneer zij in het hoogseizoen haar verliezen kan kompenseren worden door Amerikaanse reisagenten chartervluchten georganiseerd of gaan de maatschappijen over tot gebruik van grotere toestellen om de grote vraag van het Amerikaanse toerisme op te vangen.
De ALM moet zich dan tevreden stellen met wat ze nog kan krijgen voor haar geregelde vluchten.

Beleid van de Antilliaanse Regering t.a.v. de ALM

In 1964 werd de ALM opgericht waarvan de Antilliaanse Regering 96% van de aandelen bezit. De doelstellingen van de maatschappij zijn o.a.:
A. Promotie van interinsulair contact door lage tarieven.
B. Promotie van de gelijkmatige economische groei tussen de eilanden.

C. Het creeren van werkgelegenheid.
D. Het stimuleren van het toerisme.

Niemand die deze doelstellingen op zich niet goed bedoeld zou achten. Maar deze zouden en hebben wel in de praktijk ertoe geleid dat de ALM niet rendabel "gerund" kon worden. (70)
Bij een in ontwikkeling zijnde luchtvaartmaatschappij als de ALM die draait dankzij grote geldelijke offers (71) is het onmogelijk om als een sociale instelling te functioneren en tevens op de buitenlandse markt te concurreren met maatschappijen die erop uit zijn winst te maken.
Het is moeilijk te beweren dat men een bedrijf vol kan stoppen met mensen die elders geen werk kunnen vinden, en toch rendabel kan laten draaien. De Antilliaanse Regering geeft grote prioriteiten aan het toerisme naar de Antillen, maar er wordt daarbij niet gesteld dat men er zal toezien dat het vervoer van deze toeristen ook voor een groot deel door de ALM gaat gebeuren. De ALM is achter gebleven op de groei van het toeristenverkeer naar de Antillen. Dit heeft ook geleid dat de Regering dan ook min of meer gedwongen wordt veel meer landingsvergunningen toe te kennen aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die toeristen hier naar toe willen brengen.
Dus economische motieven zoals werkgelegenheid, deviezen kwestie, dwingen de Regering haar beleid t.a.v. de ALM anders te laten zijn dan het eigenlijk zou moeten.

En wat heeft de ALM ervoor in de plaats gekregen?
De ALM heeft vijf landingsrechten meer gekregen in de Verenigde Staten maar bij gebrek aan materiaal kan zij van die aangeboden rechten geen gebruik maken. Terwijl ze wel volop beconcurreerd wordt op die route die ze wel bevliegt.
Moet de Regering een protectionistische politiek voeren om de belangen van de ALM te beschermen?
Men moet een bedrijf wel protectie geven in moeilijke periodes, dus tijdelijk, maar protectie moet geen doctrine zijn.

Als een regering haar luchtvaartmaatschappij beschermt is te verwachten dat andere regeringen dat ook gaan doen t.a.v. hun maatschappijen. Zulke protectie laat geen groei-mogelijkheden toe voor de maatschappijen. In de afgelopen jaren heeft concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen vele positieve resultaten geleverd:

a. De maatschappijen zijn efficiënter gaan werken.
b. Overcapacitieit wordt zoveel mogelijk beperkt.
c. De prijzen en tarieven zijn omlaag gegaan.
d. Grote energiebesparing is mogelijk door de routes beter uit te zetten.

Er gaan ook steeds meer stemmen op tegen bescherming van de regering voor inefficiente maatschappijen d.m.v. goedkeuring van hoge tarieven en subsidies.

Burgerluchtvaart is een zeer hoog ontwikkelde industrie die goed opgeleid personeel vraagt. Het ontbreken van geschikte personen voor management, operatieve en technische functies, is het grootste probleem van de luchtvaartmaatschappijen in de ontwikkelingslanden. Hoge leidinggevende functies zijn vaak opgevuld door politeke benoemingen. En ingrijpen in de top-management door instabiliteit van de regering stoort de planning op lange termijn.

In zijn artikel Air Transport in Developing Countries stelt A.J. GANZEBOOM: "In these countries, where the airlines are generally government sponsored unclear relations between government, ministers involved and airline management may pose a second threat for effective operations. For a government sponsored airline the ideal situation would be to operate independantly within the framework of carefully described transport task, in which capacity, revenue and cost targets are agreed upon." (72)

Natuurlijk, wil de Regering de luchtvaartmaatschappij op een gezonde economische basis laten draaien dan moet het niet zo zijn dat de maatschappij als een departement van de Regering gaat functioneren.

Het is een bedrijf dat erop uit is winst te maken in het vervoeren van passagiers. De directie moet dus de vrije hand hebben om zich aan te passen aan bepaalde omstandigheden zonder in haar handelen beperkt te worden door motieven die een luchtvaartbeleid niet aangaan.

Slotopmerking

Allereerst moet ik stellen dat de huidige situatie beslist niet zo best is voor de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij. Om de ALM optimaal te laten functioneren zou het wel nodig zijn om enkele wijzigingen aan te brengen in het beleid zowel van de Regering als van de luchtvaartmaatschappij. Er moet een opsplitsing komen in het beleid. De Regering behartigt het algemeen belang en de ALM behartigt haar bedrijfsbelang. De ALM kan het beleid van de Regering niet uitvoeren terwijl haar eigen belang hierdoor geschaad wordt. Het is ook niet gemakkelijk alles hier zelf te bepalen, daar wij voor het grootste gedeelte afhankelijk zijn van het buitenland. Een groot gedeelte van de bevolking is afhankelijk van de inkomsten van het toerisme. De hele handel is eigenlijk hierop gebouwd. Daarom wil de Regering het toerisme zoveel mogelijk stimuleren. Hoewel toerisme een eilandelijk aangelegenheid is, zijn er bepaalde aspecten, zoals toekenning van landingsrechten en tarievenbeleid, die onder de Antilliaanse Regering vallen.
De Regering is weleens voor moeilijkheden komen te staan toen een Amerikaanse maatschappij een "promotional fare" introduceerde die lager was dan het gewone ALM tarief. Toen de Regering toestemming gaf om de "promotional fare" in te voeren was dit een hevige klap voor de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij. Stond de Regering het lage tarief niet toe dan werkte hij tegen het belang van de eilanden nml. toerisme bevorderen. Hoe de Regering ook besliste geen van beide partijen was hiermee geheel tevreden gesteld. Daarvandaan ook de stelling dat het doel van de Regering en dat van de ALM apart gehouden moeten worden. Het voornaamste doel van de ALM moet wel zijn het vervoeren van passagiers en het afhandelen van passagiers van andere luchtvaartmaatschappijen.

Dit vervoeren van passagiers moet, waar het niet anders kan, geschieden in samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen (d.m.v. poolovereenkomst, joint-venture, intra-line vervoer) of met chartervluchten. Waar de ALM een doelstelling van de Regering uitvoert, zoals promoveren van het intereilandelijk contact d.m.v. lage tarieven, moet de Regering hiervoor betalen in de vorm van subsidie. Waar de mogelijkheid bestaat dat de ALM in ruil wel een landingsplaats wordt toegekend maar de vlucht niet kan uitvoeren, moet de Regering hiervoor iets anders in de plaats eisen. Royalties of een ander soort hulp zo als tegenwaarde gegeven dienen te worden. Hoewel de Regering zich niet met het beleid van de ALM moet inlaten, moet de ALM toch op bescherming van de Regering kunnen rekenen, vooral wanneer het gaat om oneerlijke praktijken van grote maatschappijen, die tijdelijke op de Antillen vliegen.

Voor de ALM zelf zijn er ook veranderingen nodig om toch nog meer te bereiken. Daar de technische mogelijkheden beperkt zijn en de economische situatie op de hele wereld er niet zo best is, moet het beleid van de ALM agressiever zijn. Dit moet wel in samenwerking zijn met de instanties voor toeristenpromoties. Hierdoor zou dan een grotere samenwerking kunnen ontstaan met andere buitenlandse luchtvaartmaatschappijen waardoor de ALM niet zo afhankelijk hoeft te zijn van de KLM. De Regering moet dan in zo'n geval niet buigen voor pressies van buitenlandse instanties of regeringen die proberen hun eigen belang veilig te stellen. Om van de haar toegekende rechten gebruik te maken moet de ALM over een geschikte vloot te beschikken. Met wat ze nu heeft wordt haar mogelijkheden beperkt en de haar toegekende mogelijkheden worden niet gebruikt. Gezien ook de sterke stijging in brandstofkosten is het nodig dat de ALM efficientere en grotere toestellen krijgt.
Behalve dat de toestellen efficient moeten zijn, moet dit ook geeist worden van het personeel. En het optimale wordt niet bereikt met overtollig personeel. Voor wat betreft de tarieven moeten deze door de maatschappij zelf bepaald worden rekeninghoudend met de economische

situatie, maar men dient er wel voor te zorgen dat dit wel geen susidiëring wordt van lage lokale tarieven door de luchtvaartmaatschappij. Slechts wanneer de maatschappij intern optimaal functioneert, kan zij de negatieve invloeden van buiten verdragen om toch nog door te kunnen draaien. Indien dat het geval is, kan de ALM in een positie komen waarin zij kan concurreren in dit "deregulation"-systeem.

NOTEN

1. International Air Law, Vol. I (Theory and Practice of Air Law) A.P. Movhaw/V.D. Durdunov/Y.N. Maleiev/V.S. Gryazon.

2. Op 17 december vloog W. Wright 852 voeten.

3. Deze werden door de Aircraft Travel and Transport uitgevoerd op 25 augustus 1919.

4. Het internationale ongeregelde luchtvervoer en artikel 5 van het Verdrag van Chicago door door J.J. Goudsmit t.a.v. pag. 3.

5. Preambule van de "Convention on International Civil Aviation" van Chicago 1944.

6. Het artikel 7 leest: Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of the other contracting States to take in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege for any other State.

7. "Remuneration" kunnen we vertalen met "tegen beloning".

8. In '45 werd Provisional International Civil Aviation Organisation opgericht bij de Conventie van Chicago en in '47 werd het de huidige ICAO, een sub-orgaan van de Verenigde Naties.

9. Zie noot 4 t.a.v. pag. 3.

10. Part 212 van de Economic Regulation van de CAB.

11. Journal of Air Law and Commerce '78 - '79, 479: Recent development in the world of International Air Charters door A.F. Lowenfeld en M. Mendelsohn.

12. Hier zijn wel beperkingen vastgesteld door de Staten i.v.m. de veiligheid. Bovendien zijn de Staten souverein over het gebied boven de Staat.

13. Van de particuliere maatschappijen zijn er 12 die repressief gecontroleerd worden door de CAB.

14. De ALM is geen lid, noch geassocieerd lid van de IATA, maar past IATA-regels soms wel toe.

15. Ratemaking in international air transport: P.P.C. Haanappel t.a.v. pag. 77.

16. IATA is "equiped" met een "ratemaking machinery", beter bekend als de "IATA's Traffic Conference Machinery".

17. Traffic Conference Resolutions zijn overeenkomsten die unaniem aangenomen zijn op een algemene vergadering van de IATA.

18. Er zijn 3 sectoren die verder in 16 route-groepen worden verdeeld.

19. De naam is afkomstig uit de plaats waar de Traffic Conference werd gehouden in 1962 nml. Chandler, Arizona, U.S.A.

20. Zie noot 15 t.a.v. pag. 138.

21. De Sherman-act met de anti trust-laws, verbiedt anti-concurrentie-overeenkomsten in de handel. Dus de resoluties van de IATA zouden dan in strijd zijn met de Amerikaanse wetten.

22. Air Law, Vol. V no. 2,1980: The story,of the life and dead of the CAB Show Cause Order: J.L. Magdelenat.

23. Air Law Vol. no. 3,1981 door S.D.D Browne ex-voorzitter van de CAB.

24. Par. 1 lid j van section 1002 van de Federal Aviation Act.

25. Wet lease - het vliegtuig en bemanning worden gehuurd van een andere maatschappij.

26. Aspects of Air Law and Civil Air Policy in the Seventies: H.A. Wassenbergh t.a.v. pag. 134.

27. Air Jamaica ging een wet-lease overeenkomst aan met BOAC/BWIA om landingsrechten in Verenigde Staten te kunnen uitvoeren.

28. - De regering van Jamaica oefende de leiding uit.
    - Er was verder weinig gegevens over de "maatschappij".
    - Air Cananda had 40% van de stemmen in het bestuur van de "maatschappij".

29. ALM wilde een wet-lease overeenkomst aangaan met de KLM/VIASA/AVENSA-pool om de haar toegekende rechten in de Verenigde Staten uit te oefenen.

30. Zie noot 26 t.a.v. pag. 126.

31. Zie noot 26 t.a.v. pag. 128.

32. Zie noot 26 t.a.v. pag. 134.

33. Besprekingen werden gevoerd van 15 januari t/m 11 februari 1946.

34. Het ex-post-facto-systeem houdt in dat wanneer beide luchtvaartmaatschappijen binnen genoemde begrenzingen de mogelijkheden van de vervoersmarkt gedurende een zekere periode hebben benut, moeten op verzoek van een der partijen consultaties worden gehouden teneinde in het licht van de vervoersresultaten te bezien of aanpassingen in de operaties van de luchtvaartmaatschappijen noodzakelijk dan wel gewenst zijn.

35. Artikel 4 van de Final Act van de Bermuda-I Overeenkomst.

36. Hier wordt dus uitdrukkelijk bepaald dat de anti-trust wetten niet van toepassing zouden zijn op de IATA-tarieven.

37. Par. h van de Final Act.

38. Air Law vol. no. 3,80: The Competitive regime in International Air Transport door G.G. Dold.

39. De derde en vierde vrijheid worden hier aangeduid met "primary justification" en de vijfde vrijheid "secondary justification". A.F. Lowenfeld schreef:"......the length or motive of the intermediate stop does not matter; it is the origin and destination of the journey as shown on the ticket that should count for this purpose" in Air Law Vol. no. 1'78.

40. Het ging om de Air France op de route New York - Mexico City.

41. Zie noot 39.

42. Air Law Vol. no. 1 '78: Bermuda II and after, door Lord Th. E. Bridges.

43. Bermuda II art. 12 par. 2.

44. Het waren vooral de TWA en PANAM.

45. Public International Air Transportation Law in a new aerea, door H.A. Wassenbergh t.a.v. pag. 24.

46. Part 213 heet Terms, Conditions and Limitations of Foreign Air Carrier Permits.

47. KLM adverteerde: "Holland, the gateway to Europe".

48. International Air Transport in the Eighties: A.F. Lowenfeld: Deregulation - is it contagious?

49. Onder de detailles zijn: routes, aantal zitplaatsen, tarieven, het eten, drank, grootte van de stoelen en de snelheid.

50. Idem noot 48.

51. Zie noot 21.

52. International Air Transport in the Eighties: Marvin Cohen, t.a.v. pag. 69.

53. International Air Transport in the Eighties: H.A. Wassenbergh, t.a.v. 196.

53A .De vreemdste combinatie van routes tegen abnormale tarieven werden gepropageerd.
Onlangs is zelf een grote maatschappij als BRANIFF Internatio-nal failliet gegaan. Oorzaak: 1. recessie in de Amerikaanse economie, 2. stijgende brandstofkosten, 3. cut-throat compe-tition als gevolg van Deregulation.

54. P.B. 1965 no. 44 art. 14 lid 2.

55. Multilateralisme vs Bilateralisme in de Internationale lucht-vaartregeling door H.A. Wassenbergh. (lezing ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de luchthaven van Rotterdam, 2 oktober 1981).

56. Poolovereenkomst: de inkomsten verkregen van de gemeenschappelijke routes worden samengebracht en naar percentage van inbreng ver-deeld.
Joint-venture: de kosten en inkomsten van het uitvoeren van de gemeenschappelijke routes worden op een fifty-fifty basis verdeeld.

57. Justicia 5e jaargang 3e kwartaal: "De verdragsrelaties van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de Burgerluchtvaart" door Roberts.

58. Dit was slechts in de overeenkomst met Mexico opgenomen. In die gesloten met de Verenigde Staten, Venezuela, Trinidad & Tobago en Groot Brittannië konden in latere fase "bevredigende arrange-menten worden getroffen".

59. De KLM vliegt nog naar Costa Rica, Panama, Peru, Trinidad, Caracas via de Nederlandse Antillen.
Om de KLM te dwingen meer concessies te doen aan de ALM werd de route Nederlandse Antillen - Trinidad verboden. Later mocht de KLM deze route toch nog vliegen maar slechts met passagiers die binnen 72 uren doorreizen.

60. De eerste KLM vlucht was met de Snip in 1934 van Amsterdam via Casablanca, Paramaribo, Caracas naar Curacao.

61. Eastern Airlines vroeg US$ 199, ALM US$ 260 en IATA stelde voor een tarief van US$ 300.

62. P. van der Tuuk Adriani interpreteerde dit beginsel in die zin dat "competition is allright but not cut-throat competition".

63. Eastern Airlines is een gevreesde luchtvaartmaatschappij op de Nederlandse Antillen; zij wordt ervan beticht een "hit and run policy" op na te houden: wanneer het goed gaat is ze present maar als het slecht gaat scheidt ze ermee uit.

64. KLM zorgt voor o.a. onderhoud, opleidingen en administratie van de ALM en deze zorgt voor afhandeling, catering en is verkoopsagent van de KLM.

65. Met Air-Florida is ALM tot een akkoord gekomen dat de eerste uit Nederland passagiers kan meenemen naar Miami en dat ALM ze verder naar de Nederlandse Antillen kan overvliegen.

66. Beurs en Nieuwsberichten n.a.v. de bedoeling van de Antilliaanse Regering om maatregelen te nemen tegen de KLM. (18 december 1980).

67. Beurs en Nieuwsberichten (12 januari 1981) berichtte van deze uitspraak van drs. N. Smit-Kroese, Staatssecretaris van Verkeer en Vervoer.

68. Tractatenblad 1956 no. 132.

69. Zie noot 38 t.a.v. pag. 144.

70. De Direkteur van de ALM verklaarde aan Beurs en Nieuwsberichten (21 oktober 1980) dat de inter-insulaire tarieven met 40% omhoog moeten maar dat die uit sociaal oogpunt niet mogelijk was.

71. Amigoe 26 januari 1982: De Staten zijn gisteren akkoord gegaan met een voorlopige lening van drie miljoen gulden aan de Antilliaanse luchtvaartmaatschappij om deze firma even wat te helpen uit de accute financiële problemen.

72. Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 15e jaargang 1979 no. 1 Air Transport in Developing Countries door A.J. Ganzeboom.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR:

Inleiding tot het luchtrecht, Kluwer, The Netherlands, 1973: I.H.Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR.

Het internationale ongeregelde luchtvervoer en artikel 5 van het Verdrag van Chicago, Scheltema & Holkema, A'dam, 1953: J.J. GOUDSMIT.

Ratemaking in international air transport, Kluwer, The Netherlands, 1978: P.P.C. HAANAPPEL.

Aspects of air law and civil air policy in the seventies, Nijhoff, The Hague, 1970: H.A. WASSENBERGH.

Public international air transportation law in a new era, Kluwer, The Netherlands, 1978: H.A. WASSENBERGH.

International air transport in the eighties, Kluwer, The Netherlands, 1981 : H.A. WASSENBERGH/P. VAN FENEMA.

The liability regime of the international air carrier , Kluwer, The Netherlands, 1981: R.H. MANKIEWICZ.

ARTIKELEN

De relatie toerisme en luchtvaart: J.N. STRIJKER, Tijdschrift voor vervoerwetenschap, '82, 2.

Past, present and prospects of the airline industry E. BEEKMAN, (Tijdschrift voor verwetenschap '82,2).

Air transport in developing countries A.J. GANZEBOOM (Tijdschrift voor vervoerwetenschap '79,1).

Air carriers liability W. HILDRED (Journal of air and law commerce '67, vol. 33).

Insurance, Warshaw convention, changes made necessary by the 1966 Agreement and possibility of denunciarion of the Convention H. CAPLAN (Journal of air and law commerce '67, vol. 33.

The protocol of Guatemala City to futher amend the 1929 Warshaw Convention	R.H. MANKIEWICS (JALC 1972 vol. 38).
CAB vs. KLM: Bermuda at Bay	A.F. LOWENFELD (Air Law 1975 vol I no. 1).
The future determines the past: Bermuda I in the light of Bermuda II	A.F. LOWENFELD (Air Law 1978, vol.. II, 1).
Bermuda II and after	TH.E. BRIDGES (Air Law 1978 vol.III,I).
Innovation in international air transportation regulation (the U.S.- Netherland agreement of March'78	H.A.. WASSENBERGH (Air Law'78 vol. III, no. 3).
The story of the life and death of the CAB show cause order	J.E. MAGDELENAT (Air Law'80 vol V,2).
The competitive regime in international air transportation	G.L. GOLD (Air Law'80 vol V,3).
Is competition preferable to regulation?	R.M. FOREST (Air Law'81 vol VI,1).
Non-scheduled air services: a survey on the North Atlantic routes	F. MARX (Air Law '81 vol VI,3).
Aviation policy and a new international legal order	H.A. WASSENBERGH (Air Law'81, vol VI, 3).
Liberal Bilateral Air Agreement between the U.S. and Europe and their impact on Latin America	H.A. WASSENBERGH (Annals of Air Space Law Vol IV, '79).
Opvolging in de Warschau Conventie	W. VAN REENEN.
De kommentaar op deze lezing	C.E. CATHALINA
De onafhankelijkheid van de Nederlandse Antillen	

luchtvaartrechtelijke aspecten betrekking hebbende op de Conventie van Chicago en bilaterale luchtvaartovereenkomsten	W. RABUS
De kommentaar op deze lezing	C.E CATHALINA
A small airline competes with giants	M. PETERSON (Air World Vol. 33,3. 1981).
Publiekrechtelijke aspecten van charterverkeer	K. VEENSTRA (P.A.O.-Luchtrecht Rijksuniversiteit Utrecht 13/11/81).
Multilateralisme vs bilateralisme in de internationale Burgerluchtvaartregulering	H.A. WASSENBERGH (Lezing gehouden ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de luchthaven van Rotterdam 2/10/81).
De verdragrelaties van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de Burgerluchtvaart	ROBERTS (Justicia 5e jaargang derde kwartaal 1969).
Curacaose luchtvaartbesluit 1935 PB 1935 no. 96.	
Publicatieblad 1965 no. 44.	
Tractatenbladen 1957 no. 57 en no. 197, 1969 no. 243, 1978 no. 55.	
Luchtvaartpolitiek en de Nederlandse burgerluchtvaart voor de Nederlandse economie	R.L.M. SCHREURS (Internationale Spectator, oktober 1979, jaargang XXXI, no. 10).
Het Regeringsakkoord van het Kabinet Martina 1979-1982.	